Bundesgesetzblatt

Teil II

1953	Ausgegeben zu Bonn am 31. Dezember 1953	Nr. 21

Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948.

Vom 22. Dezember 1953.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

(1) Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem am 10. Juni 1948 auf der Internationalen Konferenz zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in London unterzeichneten Vertragswerk (Schiffssicherheitsvertrag London 1948) wird mit dem sich aus Artikel 2 ergebenden Vorbehalt zugestimmt.

(2) Das Vertragswerk, bestehend aus

1. dem Schlußprotokoll,
2. dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Anhang A),
3. den Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Anhang B),
4. den Entschließungen und Empfehlungen der Konferenz (Anhang C und D),
5. dem Verzeichnis der Konferenzteilnehmer (Anhang E),

wird nachstehend veröffentlicht. Die Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Nummer 3) erhalten unter der Bezeichnung „Seestraßenordnung" mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes Gesetzeskraft.

(3) Der Tag, an dem das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Absatz 2 Nummer 2) nach seinem Artikel XI für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

Artikel 2

Die Bundesrepublik Deutschland behält sich die Regel 24 Abs. (a) des Kapitels II des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vor.

Artikel 3

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 2 ermächtigt, zur Durchführung des Schiffssicherheitsvertrages durch Rechtsverordnungen die zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zur Sicherheit der Seeschiffahrt notwendigen Vorschriften über

1. die Bauart, Ausrüstung und Einrichtungen der Seeschiffe;
2. die amtlichen Schiffsbesichtigungen, Ausrüstungs- und Gerätekontrollen sowie die darüber auszustellenden Zeugnisse;
3. den Bordrettungsdienst;
4. den Betrieb der nach dem Gesetz über Fernmeldeanlagen vom 14. Januar 1928 (Reichsgesetzbl. I S. 8) genehmigungsfreien Nachrichten- und Navigationseinrichtungen;
5. die Führung der Schiffs- und Maschinentagebücher sowie der Funknavigationsbücher;
6. die der Unterstützung der Seeschiffahrt dienenden Einrichtungen und Dienste auf See und an Land;
7. die Beförderung von Getreide und gefährlichen Gütern mit Seeschiffen;
8. die Besetzung von Schiffen mit Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsleuten sowie über die Anforderungen an deren Eignung und Befähigung

zu erlassen. Rechtsverordnungen nach den Nummern 5, 7 und 8 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates. Rechtsverordnungen nach den Nummern 1, 2, 3, 4 und 6 bedürfen dieser Zustimmung nicht.

(2) Rechtsverordnungen über die Besetzung der Seeschiffe mit Funkern, die Funkausrüstung und den Funkwachdienst der Seeschiffe, die Funknavigationsanlagen auf Seeschiffen und an Land, die Abnahme und Prüfung der Funk- und Funknavigationseinrichtungen auf Seeschiffen sowie die Führung der Funktagebücher werden vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen erlassen.

(3) Die Vorschriften des Gesetzes über Fernmeldeanlagen vom 14. Januar 1928 (Reichsgesetzbl. I S. 8) bleiben unberührt.

(4) Die Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter (Absatz 1 Nummer 7) sind an die entsprechenden Vorschriften der anderen Verkehrsträger anzugleichen. Vor ihrem Erlaß ist ein Fachausschuß zu hören. Der Ausschuß besteht aus je einem Vertreter der Bundesminister für Verkehr, für Wirtschaft und für Arbeit, der Regierungen der beteiligten Länder, der Reeder, der See-Berufsgenossenschaft, der chemischen Industrie, der Wissenschaft und der Gewerkschaften. Die Leitung obliegt dem Vertreter des Bundesministers für Verkehr.

Artikel 4

(1) Wer den Vorschriften der Seestraßenordnung (Artikel 1 Abs. 2 Satz 2) zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer einer auf Grund des Artikels 3 erlassenen Rechtsvorschrift zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bestraft, sofern die Rechtsvorschrift ausdrücklich auf diese Strafbestimmung verweist.

Artikel 5

(1) Die Ausführung der in Artikel 3 Abs. 1 Nr. 1, 2, 3, 4 und 6 bezeichneten Rechtsverordnungen ist Aufgabe des Bundes.

(2) § 4 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiete der Seeschiffahrt vom 22. November 1950 (Bundesgesetzbl. S. 767) erhält folgende Fassung:

„Soweit die See-Berufsgenossenschaft in Hamburg die Vorschriften des Bundes zur Sicherung der Seefahrt (Schiffssicherheitsvorschriften) ausführt, untersteht sie der Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr."

Artikel 6

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, wenn das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund der in diesem Gesetz enthaltenen Ermächtigungen erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Gesetzes über die Stellung des Landes Berlin im Finanzsystem des Bundes (Drittes Überleitungsgesetz) vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1).

Artikel 7

(1) Das Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft

1. der Artikel 2 des Gesetzes über das Internationale Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (Schiffssicherheitsvertrag, London 1929) vom 10. April 1931 (Reichsgesetzbl. II S. 235),
2. die Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung der Seefahrt vom 22. Dezember 1932 (Reichsgesetzbl. II S. 243),
3. die Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (Reichsgesetzbl. S. 203) in der Fassung der Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906 (Reichsgesetzbl. S. 120),
4. die Verordnung, betreffend das Ruderkommando vom 18. Oktober 1903 (Reichsgesetzbl. S. 283).

(3) Folgende Verordnungen treten außer Kraft, sobald die zu ihrem Ersatz bestimmten, auf Grund von Artikel 3 erlassenen Verordnungen in Kraft treten:

1. Die Verordnung über Sicherheitseinrichtungen und Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe vom 25. Dezember 1932 (Reichsgesetzbl. II S. 243) in der Fassung des § 1 der Verordnung zur Ergänzung von Vorschriften, die die Schiffssicherheit und die Schiffsbesetzung betreffen, vom 31. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. II S. 951),
2. die Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt vom 25. Dezember 1932 (Reichsgesetzbl. II S. 267) in der Fassung des § 2 der Verordnung zur Ergänzung von Vorschriften, die die Schiffssicherheit und die Schiffsbesetzung betreffen, vom 31. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. II S. 951),
3. die Verordnung über die Funkausrüstung und den Funkwachdienst der Schiffe vom 25. Dezember 1932 (Reichsgesetzbl. II S. 269) in der Fassung der Änderungsverordnung vom 7. September 1935 (Reichsgesetzbl. II S. 659),
4. die Verordnung über die Einrichtung der Positionslaternen und die Abblendung der Seitenlichter vom 25. März 1935 (Reichsgesetzbl. II S. 344) in der Fassung der Änderungsverordnungen vom 13. April 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 143), 3. November 1939 (Reichsgesetzbl. II S. 995) und 11. Januar 1945 (Reichsgesetzbl. II S. 2).

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn/Lörrach, den 22. Dezember 1953.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler
und Bundesminister des Auswärtigen
Adenauer

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen
Dr. Balke

International Conference on Safety of Life at Sea, 1948

Final Act of Conference with Annexes including the International Convention for the Safety of Life at Sea, signed in London, 10th June, 1948

Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Acte Final de la Conférence et ses Annexes comprenant la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, signé à Londres le 10 juin 1948

Internationale Konferenz zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Schlußprotokoll der Konferenz mit Anhängen einschließlich des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, unterzeichnet in London am 10. Juni 1948

Internationale Konferenz zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Inhaltsverzeichnis

Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1948

Upon the invitation of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, a Conference was held in London from 23rd April, 1948, to 10th June, 1948, for the purpose of drawing up a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea signed in London on the 31st May, 1929.

The Governments of the following countries, being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto, were represented by Delegations at the Conference: —

- The Argentine Republic
- The Commonwealth of Australia
- Belgium
- The Republic of the United States of Brazil
- Canada
- The Republic of Chile
- The Republic of China
- Denmark
- Egypt
- The Republic of Finland
- The French Republic
- Greece
- The Republic of Iceland
- India
- Ireland
- The Italian Republic
- The Netherlands
- New Zealand
- Norway
- Pakistan
- The Republic of Panama
- The Republic of the Philippines
- The Republic of Poland
- The Portuguese Republic
- Sweden
- The Union of South Africa
- The Union of Soviet Socialist Republics
- The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
- The United States of America

- The Federative People's Republic of Yugoslavia.

The Governments of the following countries were represented at the Conference by observers: —

- Ceylon
- Mexico
- Roumania
- Turkey

The following Organisations were also represented by observers at the Conference: —

Acte Final de la Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Sur l'invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, une Conférence s'est tenue à Londres du 23 avril 1948 au 10 juin 1948, en vue d'établir une Convention destinée à remplacer la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

Désireux de promouvoir la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer par l'établissement, d'un commun accord, de principes uniformes et de règles conçues à cet effet, les Gouvernements des pays suivants ont été représentés par des Délégations à la Conférence:—

- La République de l'Argentine
- Le Commonwealth d'Australie
- La Belgique
- La République des États-Unis du Brésil
- Le Canada
- La République du Chili
- La République de Chine
- Le Danemark
- L'Égypte
- La République de Finlande
- La République Française
- La Grèce
- La République d'Islande
- L'Inde
- L'Irlande
- La République d'Italie
- Les Pays-Bas
- La Nouvelle-Zélande
- La Norvège
- Le Pakistan
- La République de Panama
- La République des Philippines
- La République de Pologne
- La République du Portugal
- La Suède
- L'Union Sud-Africaine
- L'Union des Républiques Socialistes Soviétiques
- Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
- Les États-Unis d'Amérique

- La République Fédérative Populaire de Yougoslavie.

Étaient représentés par des observateurs, les Gouvernements des Pays suivants:—

- Ceylan
- Le Mexique
- La Roumanie
- La Turquie

Étaient également représentées par des observateurs à cette Conférence les Organisations suivantes:—

(Übersetzung)

Schlußprotokoll der Internationalen Konferenz zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Auf Einladung der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland fand in London vom 23. April bis 10. Juni 1948 eine Konferenz statt, um ein Übereinkommen auszuarbeiten, das an die Stelle des am 31. Mai 1929 in London unterzeichneten Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See treten soll.

Von dem Wunsch geleitet, den Schutz des menschlichen Lebens auf See zu fördern und im Hinblick darauf, einheitliche Grundsätze und entsprechende Vorschriften im gemeinsamen Einvernehmen aufzustellen, waren die Regierungen folgender Länder durch Delegationen auf der Konferenz vertreten:—

- Die Argentinische Republik
- Der Australische Bund
- Belgien
- Die Republik der Vereinigten Staaten von Brasilien
- Kanada
- Die Republik Chile
- Die Republik China
- Dänemark
- Ägypten
- Die Republik Finnland
- Die Französische Republik
- Griechenland
- Die Republik Island
- Indien
- Irland
- Die Italienische Republik
- Die Niederlande
- Neuseeland
- Norwegen
- Pakistan
- Die Republik Panama
- Die Republik der Philippinen
- Die Republik Polen
- Die Portugiesische Republik
- Schweden
- Die Südafrikanische Union
- Die Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken
- Das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland
- Die Vereinigten Staaten von Amerika
- Die Föderative Volksrepublik Jugoslawien.

Die Regierungen folgender Länder waren auf der Konferenz durch Beobachter vertreten:—

- Ceylon
- Mexiko
- Rumänien
- Türkei

Nachstehende Organisationen waren ebenfalls durch Beobachter auf der Konferenz vertreten:—

(a) *Intergovernmental Organisations*

United Nations

International Civil Aviation Organisation

International Labour Office

International Meteorological Organisation

International Telecommunications Union

World Health Organisation (Interim Commission)

(b) *Non-Intergovernmental Organisation*

International Hydrographic Bureau

The Rt. Hon. Sir John Anderson, Chairman of the United Kingdom Delegation, was appointed President of the Conference and Mr. R. S. F. Edwards, Secretary-General.

For the purpose of its work, the Conference set up the following Committees, of which the undermentioned were Chairmen: —

Heads of Delegations Committee:
The Rt. Hon. Sir John Anderson, United Kingdom.

Credentials Committee:
Lieutenant-General of the Port Giulio Ingianni, Italy.

Construction Committee:
Mr. K. Hj. Sjöholm, Sweden.

Life Saving Appliances Committee:
Mr. Ove Nielsen, Denmark.

Radio Committee:
Commodore E. M. Webster, United States of America.

Safety of Navigation Committee:
Monsieur G. Anduze-Faris, France.

General Provisions Committee:
Mr. N. A. Guttery, United Kingdom.

Drafting Committee:
Mr. N. A. Guttery, United Kingdom.

The Conference had before it and used as a basis for discussion the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929.

As a result of its deliberations, as recorded in the records and reports of the respective Committees, and of the plenary sessions, the Conference prepared and opened for signature and acceptance THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948, to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929. The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, is appended hereto as Annex A to this Final Act.

(a) *Organisations Intergouvernementales*

Nations Unies

Organisation Internationale de l'Aviation Civile

Bureau International du Travail

Organisation Internationale Météorologique

Union Internationale des Télécommunications

Organisation Mondiale de la Santé (Commission Intérimaire)

(b) *Organisation Non-Gouvernementale*

Bureau Hydrographique International

Le Très Honorable Sir John Anderson, Président de la Délégation du Royaume-Uni, a été nommé Président de la Conférence. Mr. R. S. F. Edwards en a été nommé Secrétaire Général.

Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les Commissions suivantes, présidées comme suit:—

Commission des Chefs de Délégation:
le Très Honorable Sir John Anderson (Royaume-Uni).

Commission de Vérification des Pouvoirs:
le Lieutenant Général de Port Giulio Ingianni (Italie).

Commission de la Construction:
M. K. Hj. Sjöholm (Suède).

Commission des Engins de Sauvetage:
M. Ove Nielsen (Danemark).

Commission de la Radio:
Commodore E. M. Webster (Etats-Unis d'Amérique).

Commission de la Sécurité de la Navigation:
M. G. Anduze-Faris (France).

Commission des Dispositions Générales:
Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).

Comité de Rédaction:
Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).

La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, a été mise à la disposition de la Conférence et utilisée comme base de discussion.

A la suite de ces délibérations, comme en témoignent les comptes-rendus et rapports des diverses Commissions, ainsi que ceux des Séances Plénières, la Conférence a élaboré et soumis à la signature et à l'acceptation une CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948, destinée à remplacer la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929. La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, figure en annexe (annexe A) au présent Acte Final.

(a) *Zwischenstaatliche Organisationen*

Vereinte Nationen

Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Internationales Arbeitsamt

Internationale Meteorologische Organisation

Internationaler Fernmeldeverein

Weltgesundheitsorganisation (Interimsausschuß)

(b) *Nicht zwischenstaatliche Organisation*

Internationales Hydrographisches Büro

Der Sehr Ehrenwerte Sir John Anderson, Leiter der Abordnung des Vereinigten Königreichs, wurde zum Präsidenten der Konferenz und Herr R. S. F. Edwards zum Generalsekretär ernannt.

Für ihre Arbeiten bildete die Konferenz folgende Ausschüsse, deren Vorsitzende nachstehend aufgeführt sind:—

Ausschuß der Delegationsführer:
Der Sehr Ehrenwerte Sir John Anderson, Vereinigtes Königreich.

Ausschuß für Vollmachten:
Herr Giulio Ingianni, Hafengeneralleutnant, Italien.

Bauausschuß:
Herr K. Hj. Sjöholm, Schweden.

Ausschuß für Rettungsmittel:
Herr Ove Nielsen, Dänemark.

Funkausschuß:
Kommodore E. M. Webster, Vereinigte Staaten von Amerika.

Navigationsausschuß:
Herr G. Anduze-Faris, Frankreich.

Ausschuß für Allgemeine Bestimmungen:
Herr N. A. Guttery, Vereinigtes Königreich

Redaktionsausschuß:
Herr N. A. Guttery, Vereinigtes Königreich.

Das Internationale Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 lag der Konferenz vor und wurde als Diskussionsgrundlage benutzt.

Als Ergebnis ihrer Beratungen entsprechend den Niederschriften in den Protokollen und Berichten der verschiedenen Ausschüsse sowie der Plenarsitzungen arbeitete die Konferenz das INTERNATIONALE ÜBEREINKOMMEN ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE VON 1948, das an die Stelle des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 treten soll, aus und legte es zur Unterzeichnung und Annahme auf. Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 ist diesem Schlußprotokoll als Anhang A beigefügt.

The Conference also had before it and used as a basis for discussion the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea. The Conference considered it desirable to revise these Regulations and accordingly approved the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, but decided not to annex the revised Regulations to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948. The Conference invites the Government of the United Kingdom to forward the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, to the other Governments which have accepted the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and also invites the Government of the United Kingdom, when substantial unanimity has been reached as to the acceptance of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, to fix the date on and after which the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, shall be applied by the Governments which have agreed to accept them. The Conference requests the Government of the United Kingdom to give not less than one year's notice of this date to the Governments of all States.

Les Membres de la Conférence avaient également sous les yeux et ont pris comme base de leur discussions l'actuel Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer. La Conférence a estimé désirable de réviser ce Règlement et elle a, en conséquence, approuvé les Règles Internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948, mais a décidé de ne pas annexer ces Règles révisées à la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948. La Conférence invite le Gouvernement du Royaume-Uni à communiquer les Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, aux autres Gouvernements qui ont accepté l'actuel Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer, et invite également le Gouvernement du Royaume-Uni à fixer, lorsqu'un accord équivalent à une unanimité, aura été obtenu en faveur de l'acceptation des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, à fixer la date à partir de laquelle les Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, doivent être appliquées par les Gouvernements qui auront décidé de les accepter. La Conférence prie le Gouvernement du Royaume-Uni de donner aux Gouvernements de tous les États un préavis minimum d'une année à compter de cette date.

Ferner lagen den Mitgliedern der Konferenz die zur Zeit geltenden Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See als Diskussionsgrundlage vor. Die Konferenz hat es als wünschenswert erachtet, diese Regeln einer Nachprüfung zu unterziehen und hat infolgedessen die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1948 gebilligt. Sie hat jedoch entschieden, die revidierten Regeln nicht dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 einzugliedern. Die Konferenz fordert die Regierung des Vereinigten Königreichs auf, die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1948 den anderen Regierungen, die die jetzigen Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See angenommen haben, zuzuleiten, und ersucht ferner die Regierung des Vereinigten Königreichs, sobald eine grundsätzliche Übereinstimmung über die Annahme der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1948 erzielt worden ist, den Zeitpunkt festzusetzen, von dem ab die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1948 durch die Regierungen, die ihrer Annahme zugestimmt haben, angewendet werden sollen. Die Konferenz bittet die Regierung des Vereinigten Königreichs, diesen Zeitpunkt den Regierungen aller Staaten mindestens ein Jahr vorher anzuzeigen.

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, are appended hereto as Annex B to this Final Act.

In addition, the Conference adopted *Resolutions* (appended hereto as Annex C to this Final Act) relating to: —

1. The Carriage of Passengers in Excess of Convention Limits.
2. Spain.

The Conference also adopted *Recommendations* (appended hereto as Annex D to this Final Act) relating to: —

1. Denunciation of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929.
2. Special Application of Convention Standards.
3. Amendments of the Convention Provisions relating to Construction.
4. Standards of Watertight Subdivision of Passenger Ships.
5. Intact Stability.
6. Openings in Bulkheads and Shell Plating.
7. Metal Hatchway Covers.
8. Fire Hose Couplings.

Le texte des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, est attaché en annexe B au présent Acte Final.

En outre, la Conférence a adopté les *Résolutions* (figurant à l'Annexe C du présent Acte Final) relatives à:—

1. Le transport, à bord d'un navire, d'un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par la Convention.
2. L'Espagne.

La Conférence a également adopté les *Recommandations* (figurant à l'Annexe D du présent Acte Final) relatives à:—

1. Dénonciation de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929.
2. Application spéciale des Normes de la Convention.
3. Amendements apportés aux Dispositions de la Convention relatives à la Construction.
4. Normes des cloisonnements étanches sur les navires à passagers.
5. Stabilité du navire intact.
6. Ouvertures dans les cloisons et le bordé extérieur.
7. Panneaux d'écoutille métalliques.
8. Raccords des lances d'incendie.

Die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1948 sind diesem Schlußprotokoll als Anhang B beigefügt.

Außerdem hat die Konferenz *Entschließungen* angenommen (die als Anhang C diesem Schlußprotokoll beigefügt sind) über: —

1. Die Beförderung von Fahrgästen über die durch das Übereinkommen zugelassene Anzahl hinaus.
2. Spanien.

Ferner hat die Konferenz *Empfehlungen* angenommen (die als Anhang D diesem Schlußprotokoll beigefügt sind) über: —

1. Kündigung des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929.
2. Besondere Anwendung des Vertragsinhalts.
3. Änderungen der Bestimmungen des Übereinkommens über die Bauart.
4. Normen für die wasserdichte Unterteilung von Fahrgastschiffen.
5. Stabilität des unbeschädigten Schiffes.
6. Öffnungen in Schotten und in der Außenhaut.
7. Metall-Lukendeckel.
8. Feuerlöschschlauchkupplungen.

9. Cyclone Warnings.
10. Frequencies.
11. Listening for Distress Calls, &c.
12. Radiotelegraphy Distress Facilities in Radiotelephone Installations.
13. Depth-sounding Apparatus.
14. Lights on Land.
15. Transmission of Weather Messages.
16. Manning.
17. Medium Frequency Direction Finding and Radio Beacons.
18. Radio Aids to Navigation.
19. Navigation of Ships Equipped with Radar, &c.
20. Radar.
21. Uniform Buoyage.
22. Carriage of Dangerous Goods.
23. Co-ordination of Safety at Sea and in the Air.

IN WITNESS WHEREOF the respective representatives have signed this Final Act.

Done in London this tenth day of June, 1948, in a single copy in English and French, each text being equally authoritative. The original texts will initially be deposited with the Government of the United Kingdom. When the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation takes over the duties assigned to it under the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, the Government of the United Kingdom will transmit these texts to the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation.

The Government of the United Kingdom will send certified copies of this Final Act to each of the Governments invited to send representatives or observers to the Conference.

9. Signal d'alarme en cas de cyclone.
10. Fréquences.
11. Écoute des appels de détresse, etc.
12. Utilisation dans les installations radiotéléphoniques des fréquences de détresse et des classes d'émission de la radiotélégraphie.
13. Appareil sondeur à écho.
14. Feux côtiers.
15. Transmission des messages météorologiques.
16. Équipages.
17. Radiogoniomètre sur fréquence moyenne et radiophares.
18. Aides radioélectriques à la navigation.
19. Navigation à bord des navires munis d'un appareil radar, etc.
20. Radar.
21. Uniformisation du balisage.
22. Transport de marchandises dangereuses.
23. Coordination des mesures de Sécurité en Mer et dans les Airs.

EN FOI DE QUOI, les représentants des divers pays ont apposé leur signature au bas du présent Acte Final.

Fait à Londres ce dixième jour de juin, 1948, en un seul exemplaire rédigé en français et en anglais, chacun de ces textes faisant également foi. Les originaux seront d'abord confiés au Gouvernement du Royaume-Uni. Lorsque l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale assumera les fonctions qui lui sont assignées en vertu de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, le Gouvernement du Royaume-Uni remettra ces textes à l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

Le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra des copies certifiées conformes du présent Acte Final à chacun des Gouvernements invités à envoyer des représentants ou observateurs à la Conférence.

9. Warnungen vor Zyklonen.
10. Frequenzen.
11. Abhören von Notrufen usw.
12. Benutzung von Telegraphiefunk-Notfrequenzen und -Sendearten in Sprechfunkanlagen.
13. Lotgeräte.
14. Lichter an Land.
15. Übermittlung von Wettermeldungen.
16. Schiffsbesetzung.
17. Mittelfrequenz-Peilfunkgeräte und Funkfeuer.
18. Funktechnische Hilfsmittel für die Navigation.
19. Schiffsführung der mit Radar usw. ausgerüsteten Schiffe.
20. Radar.
21. Vereinheitlichung der Betonnung.
22. Beförderung gefährlicher Güter.
23. Koordinierung der Sicherheitsmaßnahmen auf See und in der Luft.

ZU URKUND DESSEN haben die betreffenden Delegierten dieses Schlußprotokoll unterzeichnet.

Geschehen zu London am 10. Juni 1948 in einer Ausfertigung in englischer und französischer Sprache, wobei jede Fassung gleichermaßen authentisch ist. Die Originaltexte werden zunächst bei der Regierung des Vereinigten Königreichs hinterlegt. Sobald die Zwischenstaatliche Beratende Maritime Organisation die Aufgaben übernimmt, die ihr auf Grund des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 zugewiesen sind, wird die Regierung des Vereinigten Königreichs diese Texte der Zwischenstaatlichen Beratenden Maritimen Organisation übersenden.

Die Regierung des Vereinigten Königreichs wird beglaubigte Ausfertigungen dieses Schlußprotokolls an jede der Regierungen übermitteln, die zur Entsendung von Delegierten oder Beobachtern zur Konferenz eingeladen wurde.

John Anderson,
President.

Robert S. F. Edwards,
Secretary-General.

For the
ARGENTINE REPUBLIC:

Pour le
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE:

Für die
REGIERUNG DER ARGENTINISCHEN REPUBLIK:

A. J. Oddera
Juan Eugenio Peffabet
J. Martinez-Vivot

(Subject to acceptance)
(Sous réserve d'acceptation)
(Vorbehaltlich der Annahme)

For the
COMMONWEALTH OF AUSTRALIA:

Pour le
GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE:

Für die
REGIERUNG DES AUSTRALISCHEN BUNDES:

Norman G. Roskruge
Sydney Pollock
A. H. Moate
Hartwell J. M. Phoenix

For BELGIUM:	Pour le GOUVERNEMENT BELGE:	Für die BELGISCHE REGIERUNG:
	G. Bertrand	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
	F. van Gool	
(Subject to acceptance.)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF THE UNITED STATES OF BRAZIL:	Pour le GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL:	Für die REGIERUNG DER VEREINIGTEN STAATEN VON BRASILIEN:
	Gustavo Goulart Antonio Alves Camara Paulo Nogueira Penido J. C. Rego Monteiro	
For CANADA:	Pour le GOUVERNEMENT DU CANADA:	Für die REGIERUNG VON KANADA:
	Jules Léger H. V. Anderson John W. Kerr A. A. Young Laurence E. Coffey D. I. Moore, Lieut., R.C.N.	
For the REPUBLIC OF CHILE:	Pour le GOUVERNEMENT DU CHILI:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK CHILE:
	K. Olsen	
For the REPUBLIC OF CHINA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CHINE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK CHINA:
	T. H. Cheng T. T. Chen Wang Shih-Chuan Shi-Chong Chu	
For DENMARK:	Pour le GOUVERNEMENT DU DANEMARK:	Für die REGIERUNG VON DÄNEMARK:
	Ove Nielsen Aage H. Larsen A. Poulsen A. Bache T. C. Christensen Th. Petersen J. Kastrup Olsen Harry Em Rasmussen	
For EGYPT:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'ÉGYPTE:	Für die REGIERUNG VON ÄGYPTEN:
	C. C. Fanous	C. C. Fanous
For the REPUBLIC OF FINLAND:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK FINNLAND:
	William Söderman	
For the FRENCH REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:	Für die REGIERUNG DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK:
	G. Anduze-Faris R. Courau J. Roullier J. Foulon J. Péré V. Albiach J. Pinczon Fricker M. Beilvaire A. de Talaër R. Rossigneux M. Stellman F. Loisel	

For	Pour le	Für die
GREECE:	GOUVERNEMENT DE LA GRÈCE:	REGIERUNG VON GRIECHENLAND:

A. Bachas
Geo. Yannoulatos
A. G. Hadjispyrou

For the	Pour le	Für die
REPUBLIC OF ICELAND:	GOUVERNEMENT D'ISLANDE:	REGIERUNG DER REPUBLIK ISLAND:

Stefan Thorvardsson

For	Pour le	Für die
INDIA:	GOUVERNEMENT DE L'INDE:	REGIERUNG VON INDIEN:

V. K. Krishna Menon
M. A. Master
R. S. Kumana
R. Gonet
S. A. T. Bullock
T. B. Bose

(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)

For	Pour le	Für die
IRELAND:	GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE:	REGIERUNG VON IRLAND:

Denis Devlin
William Walpole

For the	Pour le	Für die
ITALIAN REPUBLIC:	GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE:	REGIERUNG DER ITALIENISCHEN REPUBLIK:

Giulio Ingianni
Gianguido Bordoli
Alberto Campailla
Giorgio Cavallini
Lionello Cozzi
Paolo Mengarini
G. Solda
Leonetto de Leon

For the	Pour le	Für die
NETHERLANDS:	GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS:	REGIERUNG DER NIEDERLANDE:

P. S. Van't Haaff
D. Hudig
A. van Anrooy
E. Smit Fzn
G. J. Barendse
T. M. Pellinkhof

For	Pour le	Für die
NEW ZEALAND:	GOUVERNEMENT DE NOUVELLE-ZÉLANDE:	REGIERUNG VON NEUSEELAND:

Edward Brown
V. G. Boivin
C. Harrison George

For	Pour le	Für die
NORWAY:	GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE:	REGIERUNG VON NORWEGEN:

E. Bryn
J. Schönheyder
Johs. E. Johansen
Chr. Meyer
E. Wettergreen

For	Pour le	Für die
PAKISTAN:	GOUVERNEMENT DU PAKISTAN:	REGIERUNG VON PAKISTAN:

Habib I. Rahimtoola
J. C. Mansell
V. Inayet Khan

For the REPUBLIC OF PANAMA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA: E. A. Morales W. L. Colassi R. P. Veal	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK PANAMA:
For the REPUBLIC OF THE PHILIPPINES: (Subject to acceptance)	Pour le GOUVERNEMENT DES PHILIPPINES: R. J. Fernandez (Sous réserve d'acceptation) José F. Imperial	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK DER PHILIPPINEN: (Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF POLAND: (Subject to acceptance)	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE: H. Borakowski C. Antkowiak (Sous réserve d'acceptation)	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK POLEN: (Vorbehaltlich der Annahme)
For the PORTUGUESE REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PORTUGAL: Joao de Deus Ramos José C. da Rocha Raul Alberto Soares da Costa Alfredo de Oliviera Baptista Luiz Armando de Loura	Für die REGIERUNG DER PORTUGIESISCHEN REPUBLIK:
For SWEDEN:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE: Hjalmar Sjöholm	Für die REGIERUNG VON SCHWEDEN:
For the UNION OF SOUTH AFRICA:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAINE: C. G. White D. G. Malan G. A. Chettle R. Gough Palmer	Für die REGIERUNG DER SÜDAFRIKANISCHEN UNION:
For the UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIQUES SOCIALISTES:	Für die REGIERUNG DER UNION DER SOZIALISTISCHEN SOWJET-REPUBLIKEN:
For the UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI: John Anderson Gilmour Jenkins N. A. Guttery W. Carter L. F. Hubbard Denis O'Neill William H. Coombs C. Frankcom W. H. Bailey J. C. Taylor H. L. Rudd W. T. Butterwick H. A. King P. Wadlow A. H. Read	Für die REGIERUNG DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND:

R. B. Shepheard
G. O. Watson
W. J. Ferguson
S. A. Hodges
H. W. A. Freese-Pennefather
F. A. Vallat
P. Wilkinson
G. Daniel
Jas. Nicol Jarvie
R. C. Cox

For the
UNITED STATES OF AMERICA:

Pour le
GOUVERNEMENT DES
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

Für die
REGIERUNG DER VEREINIGTEN
STAATEN VON AMERIKA:

Joseph F. Farley
Jesse E. Saugstad
H. Gerrish Smith
Harold F. Robinson
Charles L. Brand
R. O. Glover
J. L. Luckenbach
Vito Russo
Victor A. Wallace
John W. Mann
Martin D. Berg
E. M. Webster
W. F. Minners
A. J. Costigan
Edward C. Phillips
H. T. Jewell
C. J. Palmer
R. F. Farwell
H. C. Shepheard
W. N. Krebs
Francis H. van Riper
James L. Bates
Wolcott E. Spofford
Howard C. Towle
Norman R. Hagen
Morris Weisberger
Hoyt S. Haddock
R. T. Merrill
Lawrence T. Bradley, Jr.
Henry F. Nichol
L. T. Jones
Geo. G. Sharp

For the
FEDERATIVE PEOPLE'S
REPUBLIC OF YUGOSLAVIA:

Pour le
GOUVERNEMENT
DE YOUGOSLAVIE:

Für die
REGIERUNG DER FÖDERATIVEN
VOLKSREPUBLIK JUGOSLAWIEN:

ANNEX A

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948

The Governments of the Argentine Republic, the Commonwealth of Australia, Belgium, the Republic of the United States of Brazil, Canada, the Republic of Chile, the Republic of China, Denmark, Egypt, the Republic of Finland, the French Republic, Greece, the Republic of Iceland, India, Ireland, the Italian Republic, the Netherlands, New Zealand, Norway, Pakistan, the Republic of Panama, the Republic of the Philippines, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, the Union of South Africa, Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United States of America, the Union of Soviet Socialist Republics and the Federative People's Republic of Yugoslavia, being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto:

Considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929:

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:—

The Argentine Republic:

Captain Don Alberto J. Oddera, Naval Attaché, Argentine Embassy, London.

Commander Don Juan Eugenio Peffabet, Chief of Regime and Safety of Navigation Services Division in the Maritime and River Transit Service—Maritime Prefecture—Navy Department.

Lieutenant Don Jorge R. Martinez-Vivot, Naval Engineer, Navy Department.

The Commonwealth of Australia:

Captain Norman Gerald Roskruge, Acting Director of Navigation, Marine Branch, Department of Shipping and Fuel.

Mr. Sydney Pollock, Engineer and Ship Surveyor-in-Chief, Marine Branch, Department of Shipping and Fuel.

Belgium:

Mr. G. Bertrand, Engineer in Chief, Director of the Marine Administration.

Mr. F. Van Gool, Nautical Adviser, Marine Administration.

ANNEXE A

Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Les Gouvernements de la République Argentine, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, de la République des Etats-Unis du Brésil, du Canada, de la République du Chili, de la République de Chine, du Danemark, de l'Egypte, de la République de Finlande, de la République française, de la Grèce, de la République d'Islande, de l'Inde, de l'Irlande, de la République italienne, des Pays-Bas, de la Nouvelle Zélande, de la Norvège, du Pakistan, de la République de Panama, de la République des Philippines, de la République de Pologne, de la République portugaise, de l'Union Sud-Africaine, de la Suède, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et de la République fédérative populaire de Yougoslavie, désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règles uniformes à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer;

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention destinée à remplacer la Convention de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer;

Ont désigné les Plénipotentiaires suivants:—

Le Gouvernement de la République Argentine:

Le Capitaine de vaisseau Don Alberto J. Oddera, Attaché Naval près l'Ambassade de la République Argentine à Londres.

Le Capitaine de frégate (K) Don Juan Eugenio Peffabet, Chef de division des Services du Régime et de la Sécurité de la Navigation maritime et fluviale—Préfecture Maritime—Ministère de la Marine.

Lieutenant Ingénieur Constructeur naval Don Jorge R. Martinez-Vivot, Ministère de la Marine.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

Le Capitaine de vaisseau Norman Gerald Roskruge, Directeur par intérim de la Navigation, branche maritime, Ministère de la Navigation et des Combustibles.

Mr. Sydney Pollock, Ingénieur et Inspecteur en Chef des Navires, branche maritime, Ministère de la Navigation et des Combustibles.

Le Gouvernement belge:

Monsieur G. Bertrand, Ingénieur en Chef, Directeur à l'Administration de la Marine.

Monsieur F. Van Gool, Conseiller Nautique à l'Administration de la Marine.

ANHANG A

Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Die Regierungen der Argentinischen Republik, des Australischen Bundes, Belgiens, der Republik der Vereinigten Staaten von Brasilien, Kanadas, der Republik Chile, der Republik China, Dänemarks, Ägyptens, der Republik Finnland, der Französischen Republik, Griechenlands, der Republik Island, Indiens, Irlands, der Italienischen Republik, der Niederlande, Neuseelands, Norwegens, Pakistans, der Republik Panama, der Republik der Philippinen, der Republik Polen, der Portugiesischen Republik, der Südafrikanischen Union, Schwedens, des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland, der Vereinigten Staaten von Amerika, der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien, haben, geleitet von dem Wunsch, den Schutz des menschlichen Lebens auf See zu fördern und im Hinblick darauf einheitliche Grundsätze und entsprechende Vorschriften im gemeinsamen Einvernehmen aufzustellen,

in der Erwägung, daß dieses Ziel am besten durch Abschluß eines Übereinkommens erreicht werden kann, das an die Stelle des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 tritt,

zu ihren Bevollmächtigten ernannt:—

Die Regierung der Argentinischen Republik:

Herrn Kapitän zur See Don Alberto J. Oddera, Marineattaché bei der Argentinischen Botschaft in London.

Herrn Fregattenkapitän d. R. Don Juan Eugenio Peffabet, Leiter der Abteilung für Betrieb und Sicherheit der See- und Binnenschiffahrt — Schiffahrtspräfektur — Marineministerium.

Herrn Kapitänleutnant (Ing.) Don Jorge R. Martinez-Vivot, Schiffbauingenieur, Marineministerium.

Die Regierung des Australischen Bundes:

Herrn Kapitän zur See Norman Gerald Roskruge, Kommissarischer Direktor für Schiffahrt, Abteilung Seeschiffahrt, Schiffahrts- und Brennstoffministerium.

Herrn Sydney Pollock, Ingenieur und Leitender Schiffsbesichtiger, Abteilung Seeschiffahrt, Schiffahrts- und Brennstoffministerium.

Die Belgische Regierung:

Herrn G. Bertrand, Chefingenieur, Direktor der Schiffahrtsverwaltung.

Herrn F. van Gool, Nautischer Berater, Schiffahrtsverwaltung.

The Republic of the United States of Brazil:

Vice-Admiral Gustavo Goulart (Retd.), President, Maritime Tribunal.

Rear-Admiral Antonio Alves Camara, Director-General, Hydrographic and Navigation Department in the Ministry of the Navy.

Captain Paulo Nogueira Penido, Naval Attaché, Brazilian Embassy.

Commander J. C. Rego Monteiro, Naval Constructor, Head of the Technical Division, Rio de Janeiro Naval Yard.

Canada:

Mr. Jules Léger, Officer of the High Commissioner for Canada in London.

Mr. H. V. Anderson, Director of Marine Services.

The Republic of Chile:

Commander Kaare Olsen, Naval Attaché, Chilean Embassy, London.

The Republic of China:

His Excellency Dr. Tien-Hsi Cheng, Ambassador.

Denmark:

Mr. Ove Nielsen, Head of Shipping Department, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping.

Mr. Aage H. Larsen, Principal, Technical Section, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping.

Mr. Arnold Poulsen, Civil Engineer, Adviser to the Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping on Radio and Electrical Technique.

Mr. A. Bache, Deputy Head of Section, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping. Secretary to the Delegation.

Mr. T. C. Christensen, Shipowner. Member of the Board of Directors of the Danish Steamship Owners' Association.

Captain Th. Petersen, Secretary, Danish Steamship Owner' Association.

Captain J. Kastrup Olsen, Chairman, General Danish Association of Master Mariners.

Mr. H. Rasmussen, Manager of the Firemen's Union of Denmark.

Egypt:

Mr. Choukry Costandi Fanous, Consul-General for Egypt in London.

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil:

Le Vice-Amiral Gustavo Goulart, (R), Président du Tribunal Maritime.

Le Contre-Amiral Antonio Alves Camara, Directeur général du Département de l'Hydrographie et de la Navigation au Ministère de la Marine.

Le Capitaine de vaisseau Paulo Nogueira Penido, Attaché Naval près l'Ambassade des Etats-Unis du Brésil.

Commandant J. C. Rego Monteiro, Constructeur naval, chef de la division technique—Arsenal à Rio de Janeiro.

Le Gouvernement du Canada:

M. Jules Léger, Etat-Major du Haut-Commissaire à Londres.

M. H. V. Anderson, Directeur des Services de la Marine.

Le Gouvernement du Chili:

Le Commandant Kaare Olsen, Attaché Naval près l'Ambassade du Chili à Londres.

Le Gouvernement de la République de Chine:

Son Excellence le Dr. Tien-Hsi Cheng, Ambassadeur.

Le Gouvernement du Danemark:

M. Ove Nielsen, Directeur des Services de la Marine Marchande, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.

M. Aage H. Larsen, Chef de la Section Technique, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.

M. Arnold Poulsen, Ingénieur Civil, Conseiller technique en matière de radiotélégraphie et d'électricité, Ministère du Commerce.

M. A. Bache, faisont fonction de Chef de Section, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande, Secrétaire de la Délégation.

M. T. C. Christensen, Armateur, membre du Comité des Armateurs Danois.

Le Capitaine Th. Petersen, Secrétaire du Comité des Armateurs Danois.

Le Capitaine J. Kastrup Olsen, Président de l'Association Générale Danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. H. Rasmussen, Secrétaire Général du Syndicat des Chauffeurs.

Le Gouvernement de l'Egypte:

M. Choukry Costandi Fanous, Consul Général d'Egypte à Londres.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Brasilien:

Herrn Vizeadmiral a. D. Gustavo Goulart, Präsident des Seegerichtes.

Herrn Konteradmiral Antonio Alves Camara, Generaldirektor, Abteilung für Hydrographie und Schiffahrt im Marineministerium.

Herrn Kapitän zur See Paulo Nogueira Penido, Marineattaché bei der Brasilianischen Botschaft.

Herrn Fregattenkapitän J. C. Rego Monteiro, Schiffbauingenieur, Leiter der Technischen Abteilung, Marinearsenal Rio de Janeiro.

Die Regierung von Kanada:

Herrn Jules Léger, Beamter beim Hohen Kommissar für Kanada in London.

Herrn H. V. Anderson, Direktor für das Schiffahrtswesen.

Die Regierung der Republik Chile:

Herrn Fregattenkapitän Kaare Olsen, Marineattaché bei der Chilenischen Botschaft in London.

Die Regierung der Republik China:

S. E. Herrn Dr. Tien-Hsi Cheng, Botschafter.

Die Regierung von Dänemark:

Herrn Ove Nielsen, Leiter der Abteilung Schiffahrt, Kgl. Ministerium für Handel, Industrie und Schiffahrt.

Herrn Aage H. Larsen, Leiter der Technischen Abteilung, Kgl. Ministerium für Handel, Industrie und Schiffahrt.

Herrn Arnold Poulsen, Zivilingenieur, Berater für Funk- und Elektrotechnik im Kgl. Ministerium für Handel, Industrie und Schiffahrt.

Herrn A. Bache, Stellvertretender Abteilungsleiter, Kgl. Ministerium für Handel, Industrie und Schiffahrt, Sekretär der Delegation.

Herrn T. C. Christensen, Reeder, Mitglied des Direktoriums der Vereinigung Dänischer Dampfschiffsreedereien.

Herrn Kapitän Th. Petersen, Sekretär der Vereinigung Dänischer Dampfschiffsreedereien.

Herrn Kapitän J. Kastrup Olsen, Vorsitzender des Dänischen Allgemeinen Verbandes der Schiffskapitäne.

Herrn H. Rasmussen, Generalsekretär der Gewerkschaft Dänischer Heizer.

Die Regierung von Ägypten:

Herrn Choukry Costandi Fanous, Ägyptischer Generalkonsul in London.

The Republic of Finland:

Captain William Söderman, Head of Marine Department of the Board of Navigation.

The French Republic:

Mr. G. Anduze-Faris, Secretary-General of the Merchant Marine.

Greece:

Captain Antoine Bachas R.H.N.F., Greek Ministry of Mercantile Marine, London.

The Republic of Iceland:

His Excellency Mr. Stefan Thorvardsson Icelandic Minister to Great Britain.

India:

Mr. V. K. Krishna Menon, High Commissioner for India in the United Kingdom.

Sir Raghavan Pillai, Indian Chargé d'Affaires, Paris.

Mr. M. A. Master, General Manager, Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

Mr. R. S. Mani, Deputy High Commissioner for India in the United Kingdom.

Captain S. A. T. Bullock, Nautical Adviser, Government of India.

Lieutenant Commander T. B. Bose, R.I.N., Principal Engineer and Ship Surveyor, Mercantile Marine Department, Calcutta.

Ireland:

Mr. Denis Devlin, First Counsellor, Office of the High Commissioner for Ireland.

Miss Thekla J. Beere, Principal Officer, Department of Industry and Commerce.

The Italian Republic:

Lieutenant-General of the Captains of the Port Giulio Ingianni, Former Director-General of the Mercantile Marine. Chairman of the Italian Safety of Navigation Committee.

The Netherlands:

Mr. P. S. van't Haaff, Inspector-General of Shipping.

Mr. A. J. W. van Anrooy, Chief of the Mobile Telegraphy and Radiotelephony Services.

Captain G. J. Barendse, Former Commodore of the Holland-America Line.

Captain J. F. van Muijlwijk, Treasurer of the Merchant Navy Captains' and Officers' Union.

Mr. E. Smit Fzn., Naval Architect, Adviser to the Shipping Inspection Service.

Le Gouvernement de la République de Finlande:

Le Capitaine William Söderman, Directeur de la Marine au Ministère de la Navigation.

Le Gouvernement de la République française:

Monsieur G. Anduze-Faris, Secrétaire Général de la Marine Marchande.

Le Gouvernement de la Grèce:

Le Capitaine de vaisseau Antoine Bachas, Ministère hellénique de la Marine Marchande, Londres.

Le Gouvernement d'Islande:

Son Excellence M. Stefan Thorvardsson, Ministre d'Islande en Grande-Bretagne.

Le Gouvernement de l'Inde:

Mr. V. K. Krishna Menon, Haut-Commissaire pour l'Inde dans le Royaume-Uni.

Sir Raghavan Pillai, Chargé d'Affaires pour l'Inde à Paris.

Mr. M. A. Master, Directeur Général de la Scindia Steam Navigation Company, Bombay.

Mr. R. S. Mani, Haut-Commissaire adjoint pour l'Inde dans le Royaume-Uni.

Le Capitaine S. A. T. Bullock, Conseiller nautique du Gouvernement de l'Inde.

Le Capitaine de Corvette T. B. Bose, R. I. N., Ingénieur principal et Inspecteur de navire, Département de la Marine Marchande, Calcutta.

Le Gouvernement de l'Irlande:

Mr. Denis Devlin, Premier Conseiller, Bureau du Haut-Commissaire de l'Irlande.

Miss Thekla J. Beere, chef de service, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement de la République italienne:

Lieutenant général des Capitaineries de Port Giulio Ingianni, Ancien Directeur général de la Marine Marchande et Président du Comité italien pour la Sécurité de la Navigation.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

M. P. S. van't Haaff, inspecteur-général de la navigation.

M. A. J. W. van Anrooy, inspecteur de la radiotélégraphie côtière et navale

Le Capitaine G. J. Barendse, ancien capitaine de la société anonyme de navigation, dite Holland-Amerika Lijn.

Le Capitaine J. F. van Muijlwijk, thésaurier de l'Union des capitaines et officiers de la Marine Marchande.

M. E. Smit Fzn, ingénieur, conseiller de construction navale auprès de l'Inspection de la navigation.

Die Regierung der Republik Finnland:

Herrn Kapitän William Söderman, Leiter der Abteilung Seeschiffahrt im Schiffahrtsministerium.

Die Regierung der Französischen Republik:

Herrn G. Anduze-Faris, Generalsekretär der Handelsmarine.

Die Regierung von Griechenland:

Herrn Kapitän zur See Antoine Bachas, R.H.N.F., Griechisches Ministerium für Handelsschiffahrt, London.

Die Regierung der Republik Island:

S. E. Herrn Stefan Thorvardsson, Isländischer Gesandter in Großbritannien.

Die Regierung von Indien:

Herrn V. K. Krishna Menon, Hoher Kommissar für Indien im Vereinigten Königreich.

Sir Raghavan Pillai, Indischer Geschäftsträger, Paris.

Herrn M. A. Master, Generaldirektor, Scindia Dampfschiffahrts-Gesellschaft m.b.H., Bombay.

Herrn R. S. Mani, Stellvertretender Hoher Kommissar für Indien im Vereinigten Königreich.

Herrn Kapitän S. A. T. Bullock, Nautischer Berater der Indischen Regierung.

Herrn Korvettenkapitän T. B. Bose, R.I.N., Chefingenieur und Schiffsbesichtiger, Amt für Handelsschiffahrt, Calcutta.

Die Regierung von Irland:

Herrn Denis Devlin, Erster Rat, Amt des Hohen Kommissars für Irland.

Frl. Thekla J. Beere, Hauptreferentin, Ministerium für Industrie und Handel.

Die Regierung der Italienischen Republik:

Herrn Hafengeneralleutnant Giulio Ingianni, ehemaliger Generaldirektor für die Handelsmarine, Vorsitzender des Italienischen Ausschusses für die Sicherheit der Schiffahrt.

Die Regierung der Niederlande:

Herrn P. S. van't Haaff, Generalinspekteur für die Schiffahrt.

Herrn A. J. W. van Anrooy, Leiter des Telegraphie- und Sprechfunkdienstes.

Herrn Kapitän G. J. Barendse, ehemaliger Kommodore der Holland-Amerika-Linie.

Herrn Kapitän J. F. van Muijlwijk, Schatzmeister des Verbandes der Kapitäne und Schiffsoffiziere der Handelsmarine.

Herrn E. Smit Fzn, Schiffbauingenieur, Schiffbau-Berater bei der Schiffahrtsinspektion.

Mr. D. Hudig, Former Director of the Royal Netherlands Steam Navigation Company.

Mr. T. M. Pellinkhof, Chief of Labour Section of the Directorate-General of Shipping.

New Zealand:

Engineer Lieutenant-Commander Edward Brown, R.N., Chief Surveyor of Ships, Marine Department.

Mr. Victor G. Boivin, Deputy Chief Surveyor of Ships, Marine Department.

Norway:

Captain E. Bryn, Director of Shipping, Ministry of Industry, Trade and Shipping.

Mr. J. Schönheyder, Engineer-in-Chief, Ministry of Industry, Trade and Shipping.

Commander O. I. Loennechen, Commander, R.N.R., and Vice-President in the Norwegian Shipowners' Association.

Captain Chr. Meyer, R.N. (Retd.), Former Director in the Norwegian Shipowners' Association.

Captain E. Tonnesen, Captain, Merchant Marine, and Chairman in the Norwegian Shipmasters' Association.

Mr. Johs. E. Johansen, Secretary-General of the Norwegian Shipengeners' Union.

Mr. E. H. Ottersen, Radio Operator, Secretary in the Norwegian Seamen's Union.

Pakistan:

Mr. H. I. Rahimtoola, High Commissioner for Pakistan in London.

The Republic of Panama:

Señor Eusebio A. Morales, Counsellor at the Panamanian Legation in London.

The Republic of the Philippines:

The Hon. Ramón J. Fernandez, Minister designate.

The Republic of Poland:

Captain H. Borakowski, Technical Shipping Adviser, Ministry of Shipping, Warszawa.

Captain Czeslaw Antkowiak, Director of London Branch Office, Gdynia-America Lines Limited.

The Portuguese Republic:

Senhor Joao de Deus Ramos, Counsellor to Embassy in London.

M. D. Hudig, armateur, ancien directeur de la Société anonyme Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij.

M. T. M. Pellinkhof, docteur en droit, fonctionnaire du Directorat Général de la Navigation.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

Le Capitaine de Corvette mécanicien Edward Brown, Chef de la Surveillance des Navires, Ministère de la Marine.

Mr. Victor G. Boivin, Sous-chef de la Surveillance des Navires, Ministère de la Marine.

Le Gouvernement de la Norvège:

Le Capitaine E. Bryn, Directeur de la Navigation, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

M. J. Schönheyder, Ingénieur en Chef, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Le Capitaine de Frégate (cadre de réserve) O. I. Loennechen, Marine Royale Norvégienne et vice-président de l'Association des Armateurs de Norvège.

Le Capitaine de vaisseau, Chr. Meyer, R. N., en retraite, Ancien Directeur de l'Association des Armateurs de Norvège.

Le Capitaine E. Tonnesen, Marine marchande, et Président de l'Association Norvégienne des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Johs. E. Johansen, Secrétaire général de l'Union norvégienne des Mécaniciens de Marine.

M. E. H. Ottersen, Opérateur de Radiotélégraphie, Secrétaire de l'Union Norvégienne des Marins.

Le Gouvernement du Pakistan:

M. H. I. Rahimtoola, Haut-Commissaire pour le Pakistan à Londres.

Le Gouvernement de la République du Panama:

Señor Eusebio A. Morales, Conseiller à la Légation du Panama à Londres.

Le Gouvernement des Philippines:

L'Honorable Ramón J. Fernandez, Ministre.

Le Gouvernement de la République de Pologne:

Le Capitaine H. Borakowski, Conseiller technique de la Navigation, Ministère de la Navigation, Varsovie.

Le Capitaine Czeslaw Antkowiak, Directeur de l'Agence Gdynia-America Lines à Londres.

Le Gouvernement de la République du Portugal:

Senhor Joao de Deus Ramos, Conseiller à l'Ambassade du Portugal à Londres.

Herrn D. Hudig, ehemaliger Direktor der Kgl. Niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Herrn T. M. Pellinkhof, Leiter der Abteilung für Arbeitsfragen in der Schiffahrts-Generaldirektion.

Die Regierung von Neuseeland:

Herrn Korvettenkapitän (Ing.) Edward Brown, R. N., Leiter der Schiffsbesichtigung, Ministerium für die Handelsschiffahrt.

Herrn Victor G. Boivin, Stellvertretender Leiter der Schiffsbesichtigung, Ministerium für die Handelsschiffahrt.

Die Regierung von Norwegen:

Herrn Kapitän E. Bryn, Direktor des Schiffahrtsamtes im Ministerium für Industrie, Handel und Schiffahrt.

Herrn J. Schönheyder, Chefingenieur im Ministerium für Industrie, Handel und Schiffahrt.

Herrn Fregattenkapitän d. R. O. I. Loennechen, R.N.R., Vizepräsident des Verbandes Norwegischer Reeder.

Herrn Kapitän zur See a. D. Chr. Meyer, R.N., ehemaliger Direktor des Verbandes Norwegischer Reeder.

Herrn Kapitän E. Tonnesen, Handelsmarine, Vorsitzender des Verbandes Norwegischer Schiffskapitäne.

Herrn Johs. E. Johansen, Generalsekretär des Verbandes Norwegischer Schiffsingenieure.

Herrn E. H. Ottersen, Funker, Sekretär der Gewerkschaft Norwegischer Seeleute.

Die Regierung von Pakistan:

Herrn H. I. Rahimtoola, Hoher Kommissar für Pakistan in London.

Die Regierung der Republik Panama:

Herrn Eusebio A. Morales, Gesandtschaftsrat bei der Gesandtschaft Panamas in London.

Die Regierung der Philippinen:

Den Ehrenwerten Herrn Ramón J. Fernandez, Gesandter.

Die Regierung der Republik Polen:

Herrn Kapitän H. Borakowski, Technischer Berater für Schiffahrtsfragen, Schiffahrtsministerium, Warschau.

Herrn Kapitän Czeslaw Antkowiak, Direktor der Londoner Agentur der Gdynia-Amerika Linie GmbH.

Die Regierung der Portugiesischen Republik:

Herrn Joao de Deus Ramos, Botschaftsrat bei der Botschaft in London.

Commander José C. da Rocha, Naval Attaché, Portuguese Embassy in London.

Constructor Commander Raul Alberto Soares da Costa, Portuguese Navy. Division of Merchant Marine, Lisbon.

Lieut.-Commander Alfredo de Oliveira Baptista, Portuguese Navy Division of Communications, Lisbon.

Captain Luiz Armando de Loura, Portuguese Merchant Marine.

Sweden:

Mr. Karl Hjalmar Sjöholm, Chief of Division to the Board of Trade.

The Union of South Africa:

Mr. Reginald Gough Palmer, Senior Clerk of Department of Customs and Excise.

Captain G. A. Chettle, Examiner of Masters and Mates; Surveyor of Ships; Department of Customs and Excise.

The Union of Soviet Socialist Republics:

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Rt. Hon. Sir John Anderson, Chairman of the Port of London Authority.

Sir Gilmour Jenkins, Permanent Secretary of the British Ministry of Transport.

Mr. N. A. Guttery, Under-Secretary, British Ministry of Transport.

The United States of America:

Admiral Joseph F. Farley, Commandant of the United States Coast Guard.

Mr. Jesse E. Saugstad, Chief of the Shipping Division, Department of State.

The Federative People's Republic of Yugoslavia:

Mr. Luke Dančevic, Director—Directorate of Shipping, Split.

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:—

Article I

(a) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and of the Regulations annexed thereto, which shall be deemed to constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention implies at the same time a reference to these Regulations.

Capitaine de Frégate José C. da Rocha, Attaché naval à l'Ambassade du Portugal à Londres.

Ingénieur principal de construction navale Raul Alberto Soares da Costa, Marine Portugaise, Directeur de la Marine Marchande, Ministère de la Marine, Lisbonne.

Le Capitaine de corvette Alfredo de Oliveira Baptista, Branche des communications au Ministère de la Marine.

Le Capitaine Luiz Armando de Loura, Marine Marchande Portugaise.

Le Gouvernement de la Suède:

M. Karl Hjalmar Sjöholm, Chef de division au Ministère du Commerce.

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine:

Mr. Reginald Gough Palmer, Chef de Bureau au Département des Douanes.

Le Capitaine G. A. Chettle, Examinateur pour les Capitaines et les seconds-Capitaines, Inspecteur des navires au Département des Douanes.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques:

Le Gouvernement du Royaume-Uni:

Le Très Honorable Sir John Anderson, Président de l'Administration du Port de Londres.

Sir Gilmour Jenkins, Secrétaire Permanent du Ministère des Transports.

Mr. N. A. Guttery, Sous-Secrétaire, Ministère des Transports.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:

L'Amiral Joseph F. Farley, Commandant de la Coast Guard des Etats-Unis d'Amérique.

Mr. Jesse E. Saugstad, Chef de la division de la Navigation, Département d'Etat.

Le Gouvernement de Yougoslavie:

M. Luke Dančevic, Directeur de la Navigation à Split,

qui, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:—

Article I

(a) Les Gouvernements Contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention et des Règles y annexées, qui seront considérées comme partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique en même temps une référence à ces Règles.

Herrn Fregattenkapitän José C. da Rocha, Marineattaché bei der Portugiesischen Botschaft in London.

Herrn Korvettenkapitän (Ing.) Raul Alberto Soares da Costa, Schiffbauingenieur, Portugiesische Kriegsmarine, Abteilung Handelsschiffahrt, Lissabon.

Herrn Korvettenkapitän Alfredo de Oliveira Baptista, Portugiesische Kriegsmarine, Nachrichtenabteilung, Lissabon.

Herrn Kapitän Luiz Armando de Loura, Portugiesische Handelsmarine.

Die Regierung von Schweden:

Herrn Karl Hjalmar Sjöholm, Abteilungsleiter im Handelsministerium.

Die Regierung der Südafrikanischen Union:

Herrn Reginald Gough Palmer, Leitender Beamter bei der Verwaltung für Zölle und Steuern.

Herrn Kapitän G. A. Chettle, Beauftragter für die Prüfung von Schiffsführern und Steuerleuten, Schiffsbesichtiger bei der Verwaltung für Zölle und Steuern.

Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken:

Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland:

Den Sehr Ehrenwerten Sir John Anderson, Präsident der Hafenverwaltung von London.

Sir Gilmour Jenkins, Staatssekretär des Britischen Verkehrsministeriums.

Herrn N. A. Guttery, Unterstaatssekretär im Britischen Verkehrsministerium.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika:

Herrn Admiral Joseph F. Farley, Befehlshaber des Küstendienstes der Vereinigten Staaten von Amerika.

Herrn Jesse E. Saugstad, Leiter der Schiffahrtsabteilung im Außenministerium.

Die Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien:

Herrn Luke Dančevic, Direktor, Schiffahrtsdirektion Split,

die nach Vorlage ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten Nachstehendes vereinbart haben:—

Artikel I

(a) Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, die Bestimmungen dieses Übereinkommens und der als Anhang beigefügten Regeln, die als Bestandteil dieses Übereinkommens gelten, durchzuführen. Jede Bezugnahme auf das Übereinkommen gilt gleichzeitig als Bezugnahme auf diese Regeln.

(b) The Contracting Governments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended.

(b) Les Gouvernements Contractants s'engagent à promulguer toutes lois, tous décrets, ordres, et réglements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, un navire est apte au service auquel il est destiné.

(b) Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, alle Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Ausführungsbestimmungen zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um dieses Übereinkommen voll und ganz zur Wirkung zu bringen, damit im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens gewährleistet ist, daß ein Schiff für den Verwendungszweck geeignet ist, für den es bestimmt ist.

Article II

The ships to which the present Convention applies are ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments, and ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article XIII.

Article II

Les navires auxquels s'applique la présente Convention sont les navires immatriculés dans les Pays dont le Gouvernement est un Gouvernement Contractant, et les navires immatriculés dans les territoires auxquels la présente Convention est étendue en vertu de l'Article XIII.

Artikel II

Dieses Übereinkommen gilt für Schiffe, die im Schiffsregister der Länder der vertragschließenden Regierungen eingetragen sind, und für Schiffe, die in Gebieten registriert sind, auf die dieses Übereinkommen nach Artikel XIII ausgedehnt wird.

Article III

Laws, Regulations, Reports

The Contracting Governments undertake to communicate to the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (hereinafter called the Organisation)—

(a) the text of laws, decrees, orders and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

(b) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of the present Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature; and

(c) a sufficient number of specimens of their Certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers.

Article III

Lois, Règlements, Rapports

Les Gouvernements Contractants s'engagent à communiquer à l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (ci-après dénommée l'Organisation)—

(a) le texte des lois, décrets, ordres et règlements qui auront été promulqués sur les differentes matières qui entrent dans le champ de la présente Convention;

(b) tous les rapports officiels, ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents feront apparaître les résultats des dispositions de la présente Convention, et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel;

(c) un nombre suffisant de spécimens des Certificats délivrés par eux, conformément aux dispositions de la présente Convention, en vue de les faire tenir aux Gouvernements Contractants qui les porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires.

Artikel III

Gesetze, Ausführungsbestimmungen, Berichte

Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, der Zwischenstaatlichen Beratenden Maritimen Organisation (nachstehend Organisation genannt) zu übermitteln,

(a) den Wortlaut der Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Ausführungsbestimmungen, die auf den verschiedenen Gebieten dieses Übereinkommens erlassen werden;

(b) alle zur Verfügung stehenden amtlichen Berichte oder amtlichen Zusammenfassungen von Berichten, soweit sie über die Auswirkungen der Vorschriften dieses Übereinkommens Aufschluß geben, vorausgesetzt, daß solche Berichte oder Zusammenfassungen nicht vertraulicher Art sind; und

(c) eine ausreichende Anzahl von Mustern der auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens ausgestellten Zeugnisse zur Weitergabe an die vertragschließenden Regierungen für die Unterrichtung ihrer Beamten.

Article IV

Cases of Force Majeure

(a) No ship, which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage, shall become subject to the provisions of the present Convention on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

(b) Persons who are on board a ship by reason of *force majeure* or in consequence of the obligation laid upon the master to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to a ship of any provisions of the present Convention.

Article IV

Cas de Force Majeure

(a) Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente Convention ne doit pas être astreint à ces prescriptions en raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage projeté, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

(b) Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au Capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application aux navires d'une prescription quelconque de la présente Convention.

Artikel IV

Fälle höherer Gewalt

(a) Unterliegt ein Schiff nicht den Bestimmungen dieses Übereinkommens bei Antritt einer Reise, so unterliegt es ihnen auch nicht, wenn es auf Grund von Schlechtwetter oder sonstiger höherer Gewalt vom vorgesehenen Reiseweg abweicht.

(b) Personen, die sich infolge höherer Gewalt oder infolge der Verpflichtung des Kapitäns, Schiffbrüchige oder andere Personen aufzunehmen, an Bord befinden, kommen bei der Feststellung, ob eine Bestimmung dieses Übereinkommens auf ein Schiff anzuwenden ist, nicht in Betracht.

Article V

Carriage of Persons in Emergency

(a) For the purpose of moving persons from any territory in order to avoid a threat to the security of their lives a Contracting Government may permit the carriage of a larger number of persons in its ships than is otherwise permissible under the present Convention.

(b) Such permission shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over such ships which come within their ports.

(c) Notice of any such permission, together with a statement of the circumstances, shall be sent to the Organisation by the Contracting Government granting such permission.

Article V

Transport des Personnes en cas d'urgence

(a) Pour assurer l'évacuation des personnes d'un territoire quelconque en vue de les soustraire à une menace à la sécurité de leur vie, un Gouvernement Contractant peut permettre le transport sur ses navires d'un nombre de personnes supérieur au nombre permis en d'autres circonstances par la présente Convention.

(b) Une autorisation de cette nature ne prive pas les autres Gouvernements Contractants du droit de contrôle, aux termes de la présente Convention, sur de tels navires lorsque ces navires se trouvent dans les ports desdits Gouvernements.

(c) Avis de toute autorisation de cette nature sera envoyé à l'Organisation par le Gouvernement qui l'a accordée en même temps qu'un rapport sur les circonstances de fait.

Artikel V

Beförderung von Personen in Notfällen

(a) Um Personen einer Bedrohung der Sicherheit ihres Lebens zu entziehen, kann zur Sicherstellung ihres Abtransportes aus irgendeinem Gebiet eine vertragschließende Regierung die Beförderung einer größeren Anzahl von Personen, als sonst nach diesem Übereinkommen zulässig, auf ihren Schiffen gestatten.

(b) Eine solche Erlaubnis entzieht den übrigen vertragschließenden Regierungen nicht ein Kontrollrecht, das ihnen nach diesem Übereinkommen über Schiffe zusteht, die ihre Häfen anlaufen.

(c) Hat eine vertragschließende Regierung eine solche Genehmigung erteilt, so hat sie die Organisation unter Beifügung eines Berichtes über den Sachverhalt davon in Kenntnis zu setzen.

Article VI

Suspension in Case of War

(a) In case of war, Contracting Governments which consider that they are affected, whether as belligerents or as neutrals, may suspend the whole or any part of the Regulations annexed hereto. The suspending Government shall immediately give notice of such suspension to the Organisation.

(b) Such suspension shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over the ships of the suspending Government when such ships are within their ports.

(c) The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall immediately give notice of such termination to the Organisation.

(d) The Organisation shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this Article.

Article VI

Suspension en cas de Guerre

(a) Dans le cas d'une guerre les Gouvernements Contractants qui se considèrent comme affectés par elle, soit comme belligérants, soit comme neutres peuvent suspendre la totalité ou une partie quelconque de l'application des Règles y annexées. Le Gouvernement qui use de cette faculté doit immédiatement en donner avis à l'Organisation.

(b) Une telle décision ne prive les autres Gouvernements Contractants d'aucun droit de contrôle leur appartenant aux termes de la présente Convention sur les navires du Gouvernement usant de cette faculté, quand ces navires se trouvent dans leurs ports.

(c) Le Gouvernement qui a suspendu l'application de la totalité ou d'une partie de ces règles peut à tout moment mettre fin à cette suspension et doit immédiatement donner avis de sa décision à l'Organisation.

(d) L'Organisation doit notifier à tous les Gouvernements Contractants toute suspension ou fin de suspension décidée par application du présent Article.

Artikel VI

Außerkraftsetzung im Kriegsfall

(a) Im Kriegsfall können vertragschließende Regierungen, die sich entweder als Kriegführende oder Neutrale als betroffen ansehen, sämtliche oder einen Teil der beigefügten Regeln außer Kraft setzen. Die außerkraftsetzende Regierung hat die Organisation unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen.

(b) Eine solche Außerkraftsetzung entzieht den anderen vertragschließenden Regierungen nicht ein ihnen nach diesem Übereinkommen zustehendes Kontrollrecht über die Schiffe der außerkraftsetzenden Regierung, wenn sich diese Schiffe in ihren Häfen befinden.

(c) Die außerkraftsetzende Regierung kann jederzeit diese Außerkraftsetzung beenden; sie hat die Organisation unverzüglich hiervon in Kenntnis zu setzen.

(d) Die Organisation hat alle vertragschließenden Regierungen über jede auf Grund dieses Artikels beschlossene Außerkraftsetzung oder deren Beendigung zu unterrichten.

Article VII

Prior Treaties and Conventions

(a) As between the Contracting Governments the present Convention replaces and abrogates the International Convention for the Safety of Life at Sea which was signed in London on the 31st May, 1929.

(b) All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards: —

Article VII

Traités et Conventions Antérieurs

(a) La présente Convention remplace et annule entre les Gouvernements Contractants la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer signée à Londres le 31 Mai 1929.

(b) Tous les autres Traités, Conventions ou Accords qui concernent la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente Convention, conservent leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne:—

Artikel VII

Frühere Verträge und Übereinkommen

(a) Dieses Übereinkommen hebt zwischen den vertragschließenden Regierungen das am 31. Mai 1929 in London unterzeichnete Internationale Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See auf und tritt an seine Stelle.

(b) Alle anderen Verträge, Übereinkommen und Abmachungen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See oder hierauf bezügliche Fragen, die gegenwärtig zwischen den an diesem Übereinkommen beteiligten Regierungen in Kraft sind, behalten für die jeweilige Vertragsdauer voll und ganz Geltung bezüglich

(i) ships to which the present Convention does not apply;

(ii) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(c) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

(d) All matters which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article VIII

Special Rules Drawn up by Agreement

When in accordance with the present Convention special rules are drawn up by agreement between all or some of the Contracting Governments, such rules shall be communicated to the Organisation for circulation to all Contracting Governments.

Article IX

Amendments

(a) (i) The present Convention may be amended by unanimous agreement between the Contracting Governments.

(ii) Upon the request of any Contracting Government a proposed amendment shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for consideration and acceptance under this paragraph.

(b) (i) An amendment to the present Convention may be proposed to the Organisation at any time by any Contracting Government, and such proposal if adopted by a two-thirds majority of the Assembly of the Organisation (hereinafter called the Assembly), upon recommendation adopted by a two-thirds majority of the Maritime Safety Committee of the Organisation (hereinafter called the Maritime Safety Committee), shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for their acceptance.

(ii) Any such recommendation by the Maritime Safety Committee shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for their Consideration at least six months before it is considered by the Assembly.

(c) (i) A conference of Governments to consider amendments to the present Convention proposed by any Contracting Government shall at any time be convened by the Organisation upon the request of one-third of the Contracting Governments.

(ii) Every amendment adopted by such conference by a two-thirds majority of the Contracting Govern-

(i) les navires auxquels la présente. Convention ne s'applique pas;

(ii) les navires auxquels la présente Convention s'applique en ce qui concerne les points ne faisant pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention.

(c) Au cas où, cependant, de tels Traités, Conventions ou Accords seraient en opposition avec les dispositions de la présente Convention, les dispositions de cette dernière doivent prévaloir.

(d) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent soumis à la législation des Gouvernements Contractants.

Article VIII

Règles spéciales résultant d'Accords

Quand, en conformité avec la présente Convention, des règles spéciales sont établies par accords entre tous les Gouvernements Contractants, ou seulement quelques-uns d'entre eux, ces règles doivent être communiquées à l'Organisation pour être distribuées à tous les Gouvernements Contractants.

Article IX

Amendements

(a) (i) La présente Convention peut être amendée par accord unanime entre les Gouvernements Contractants.

(ii) A la demande d'un Gouvernement Contractant quel qu'il soit, une proposition d'amendement doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants, pour examen et acceptation au titre du présent paragraphe.

(b) (i) Un amendement à la présente Convention peut, à tout moment, être proposé à l'Organisation par un Gouvernement Contractant. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers par l'Assemblée de l'Organisation (ci-après dénommée l'Assemblée), sur une recommandation adoptée à la majorité des deux tiers par le Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation (ci-après dénommé le Comité de la Sécurité Maritime), elle doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(ii) Toute recommandation de cette nature faite par le Comité de la Sécurité Maritime doit être communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants pour examen au moins six mois avant qu'elle ne soit examinée par l'Assemblée.

c) (i) Une Conférence des Gouvernements, pour l'examen des amendements à la présente Convention proposés par l'un quelconque des Gouvernements Contractants, doit être convoquée à n'importe quel moment par l'Organisation à la demande d'un tiers des Gouvernements Contractants.

(ii) Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements Contractants par une telle

(i) der Schiffe, auf die dieses Übereinkommen keine Anwendung findet;

(ii) der Schiffe, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet hinsichtlich von Fragen, die in ihm nicht ausdrücklich geregelt sind.

(c) Soweit jedoch solche Verträge, Übereinkommen oder Abmachungen zu den Vorschriften dieses Übereinkommens im Widerspruch stehen, sind die Vorschriften dieses Übereinkommens maßgebend.

(d) Alle Fragen, die nicht ausdrücklich in diesem Übereinkommen geregelt sind, bleiben der Gesetzgebung der vertragschließenden Regierungen vorbehalten.

Artikel VIII

Vereinbarungen über besondere Regeln

Werden in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen besondere Regeln durch Vereinbarung zwischen allen oder einigen vertragschließenden Regierungen aufgestellt, so sind diese Regeln der Organisation zur Weiterleitung an alle vertragschließenden Regierungen mitzuteilen.

Artikel IX

Änderungen

(a) (i) Dieses Übereinkommen kann mit Zustimmung aller vertragschließenden Regierungen geändert werden.

(ii) Auf Antrag einer vertragschließenden Regierung ist ein Änderungsvorschlag durch die Organisation allen vertragschließenden Regierungen zur Prüfung und Annahme auf Grund dieses Absatzes mitzuteilen.

(b) (i) Eine Änderung dieses Übereinkommens kann der Organisation jederzeit durch eine vertragschließende Regierung vorgeschlagen werden. Wird ein solcher Vorschlag durch die Versammlung der Organisation (nachstehend Versammlung genannt) mit Zweidrittelmehrheit auf Grund einer mit Zweidrittelmehrheit angenommenen Empfehlung des Maritimen Sicherheitsausschusses der Organisation (nachstehend Maritimer Sicherheitsausschuß genannt) angenommen, so ist er durch die Organisation allen vertragschliessenden Regierungen zur Annahme zuzuleiten.

(ii) Jede solche Empfehlung des Maritimen Sicherheitsausschusses ist durch die Organisation allen vertragschließenden Regierungen mindestens sechs Monate, bevor sie von der Versammlung beraten wird, zur Prüfung mitzuteilen.

(c) (i) Auf Antrag eines Drittels der vertragschließenden Regierungen hat die Organisation jederzeit eine Konferenz der Regierungen zur Prüfung der von einer vertragschließenden Regierung vorgeschlagenen Änderungen dieses Übereinkommens einzuberufen.

(ii) Jede auf einer solchen Konferenz mit Zweidrittelmehrheit durch die vertragschließenden Regierungen an-

ments shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for their acceptance.

(d) Any amendment communicated to Contracting Governments for their acceptance under paragraph (b) or (c) of this Article shall come into force for all Contracting Governments, except those which before it comes into force make a declaration that they do not accept the amendment, twelve months after the date on which the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Governments including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee.

(e) The Assembly, by a two-thirds majority vote, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee, and subject to the concurrence of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention, or a conference convened under paragraph (c) of this Article by a two-thirds majority vote, may determine at the time of its adoption that the amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under paragraph (d) of this Article and which does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment comes into force, shall, upon the expiry of this period, cease to be a party to the present Convention.

(f) Any amendment to the present Convention made under this Article which relates to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid after the date on which the amendment comes into force.

(g) The Organisation shall inform all Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which such amendments shall come into force.

(h) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by a notification in writing to the Organisation, which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article X

Signature and Acceptance

(a) The present Convention shall remain open for signature for one month from this day's date and shall thereafter remain open for acceptance. Governments of States may become parties to the Convention by:—

(i) signature without reservation as to acceptance;

(ii) signature subject to acceptance followed by acceptance; or

(iii) acceptance.

(b) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument with the Organisation, which shall inform all

Conférence doit être communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(d) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements Contractants — y compris les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la Sécurité Maritime — un amendement communiqué pour acceptation aux Gouvernements Contractants dans les conditions des paragraphes (b) ou (c) du présent Article, entre en vigueur pour tous les Gouvernements Contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas ledit amendement.

(e) L'Assemblée, par un vote à la majorité des deux tiers comprenant les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la Sécurité Maritime, l'accord des deux tiers des Gouvernements parties à la présente Convention étant également obtenu, ou une Conférence convoquée, aux termes du paragraphe (c) du présent Article, par un vote à la majorité des deux tiers, peuvent spécifier au moment de l'adoption de l'amendement que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement Contractant, faisant une déclaration aux termes du paragraphe (d) du présent Article, et n'acceptant pas l'amendement dans un délai de douze mois à dater de son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration dudit délai, d'être partie à la présente Convention.

(f) Un amendement à la présente Convention fait par application du présent Article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont la quille est possée après la date d'entrée en vigueur dudit amendement.

(g) L'Organisation doit informer tous les Gouvernements Contractants de tous amendements qui entrent en vigueur par application du présent Article, ainsi que de la date à laquelle ils prennent effet.

(h) Toute acceptation ou déclaration dans le cadre du présent Article doit être notifiée par écrit à l'Organisation qui notifiera à tous les Gouvernements la réception de cette acceptation ou déclaration.

Article X

Signature et acceptation

(a) La présente Convention restera ouverte pour signature pendant un mois à compter de ce jour et restera ensuite ouverte pour acceptation. Les Gouvernements des Etats pourront devenir parties à la Convention par:—

(i) la signature, sans réserve quant à l'acceptation;

(ii) la signature, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation; ou

(iii) l'acceptation.

(b) L'acceptation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation qui doit informer tous les Gouvernements ayant déjà accepté la

genommene Änderung ist durch die Organisation allen vertragschließenden Regierungen zur Erlangung ihrer Zustimmung mitzuteilen.

(d) Jede den vertragschließenden Regierungen gemäß Absatz (b) oder (c) dieses Artikels zur Annahme zugeleitete Änderung tritt für alle vertragschließenden Regierungen, außer für jene, die vor dem Inkrafttreten der Änderung erklären, daß sie diese nicht annehmen, zwölf Monate nach dem Tage in Kraft, an dem zwei Drittel der vertragschließenden Regierungen einschließlich von zwei Dritteln der in dem Maritimen Sicherheitsausschuß vertretenen Regierungen, die Änderung angenommen haben.

(e) Entweder kann die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit, einschließlich zwei Dritteln der in dem Maritimen Sicherheitsausschuß vertretenen Regierungen und vorbehaltlich der Zustimmung von zwei Dritteln der vertragschließenden Regierungen dieses Übereinkommens, oder eine nach Absatz (c) dieses Artikels mit Zweidrittelmehrheit einberufenen Konferenz, zur Zeit der Annahme der Änderung beschließen, daß diese von solcher Bedeutung ist, daß jede vertragschließende Regierung, die eine Erklärung gemäß Absatz (d) dieses Artikels abgibt und die Änderung nicht innerhalb von zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist nicht mehr Vertragspartei dieses Übereinkommens sein soll.

(f) Jede Änderung dieses Übereinkommens auf Grund dieses Artikels, die die Bauart eines Schiffes betrifft, gilt nur für Schiffe, deren Kiellegung nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung stattgefunden hat.

(g) Die Organisation hat alle vertragschließenden Regierungen von allen Änderungen, die auf Grund dieses Artikels in Kraft treten, sowie von dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungen in Kenntnis zu setzen.

(h) Jede Annahme oder Erklärung auf Grund dieses Artikels ist der Organisation schriftlich zur Kenntnis zu bringen; sie hat alle vertragschließenden Regierungen vom Eingang der Annahme oder Erklärung in Kenntnis zu setzen.

Artikel X

Unterzeichnung und Annahme

(a) Dieses Übereinkommen steht für die Dauer eines Monats, vom heutigen Tage an gerechnet, zur Unterzeichnung und anschließend zur Annahme offen. Die Regierungen von Staaten können dem Übereinkommen beitreten durch

(i) Unterzeichnung ohne Vorbehalt bezüglich der Annahme;

(ii) Unterzeichnung unter Vorbehalt der Annahme mit folgender Annahme; oder

(iii) Annahme.

(b) Die Annahme ist durch Hinterlegung einer Urkunde bei der Organisation zu bewirken, die allen Regierungen, die das Übereinkommen be-

Governments that have already accepted the convention of each acceptance received and of the date of its receipt.

Article XI

Coming into Force

(a) The present Convention shall come into force on the 1st January, 1951, provided that, at least 12 months before that date, not less than 15 acceptances, including 7 by countries each with not less than one million gross tons of shipping, have been deposited in accordance with Articles X and XV.

(b) Should 15 acceptances in accordance with paragraph (a) of this Article not have been deposited 12 months before the 1st January, 1951, the present Convention shall come into force 12 months after the date on which the last of such acceptances is deposited. The Organisation shall inform all Governments which have signed or accepted the present Convention of the date on which it comes into force.

(c) Acceptances deposited after the date on which the present Convention comes into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article XII

Denunciation

(a) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

(b) Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Organisation which shall notify all the other Contracting Governments of any denunciation received and of the date of its receipt.

(c) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Organisation.

Article XIII

Territories

(a) (i) The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification in writing given to the Organisation declare that the present Convention shall extend to such territory.

(ii) The present Convention shall from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification extend to the territory named therein.

(b) (i) The United Nations or any Contracting Government which has made a declaration under paragraph (a) of this Article, at any time after

Convention, de la réception de toute nouvelle acceptation et de la date de cette réception.

Article XI

Entrée en vigueur

(a) La présente Convention entrera en vigueur le 1er Janvier 1951 à la condition que, douze mois avant cette date, au moins quinze acceptations, dont celles de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonneaux de jauge brute, aient été déposées en conformité avec les Articles X et XV.

(b) Si 15 acceptations données par acceptation du paragraphe (a) du présent Article n'ont pas été déposées douze mois avant le 1er Janvier 1951, la présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle la dernière de ces acceptations aura été déposée. L'Organisation devra informer tous les Gouvernements qui auront signé ou accepté la présente Convention de la date à laquelle elle entrera en vigueur.

(c) Les acceptations déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur pendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

Article XII

Dénonciation

(a) La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements Contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour ce Gouvernement.

(b) La dénociation s'effectue par une notification écrite adressée à l'Organisation. Celle-ci notifiera à tous les autres Gouvernements Contractants toute dénonciation reçue et la date de sa réception.

(c) Une dénonciation prend effet un an après la date à laquelle la notification en aura été reçue par l'Organisation, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XIII

Territoires

(a) (i) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'Administration d'un territoire, ou tout Gouvernement Contractant qui a la responsabilité d'assurer les relations internationales d'un territoire, peuvent à tout moment, par une notification écrite adressée à l'Organisation, déclarer que la présente Convention s'étend à un tel territoire.

(ii) L'application de la présente Convention sera étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

(b) (i) Les Nations Unies, ou tout Gouvernement Contractant, qui ont fait une déclaration conformément au paragraphe (a) du présent Article

reits angenommen haben, den Eingang jeder Annahme und den Zeitpunkt dieses Eingangs mitzuteilen hat.

Artikel XI

Inkrafttreten

(a) Dieses Übereinkommen tritt am 1. Januar 1951 in Kraft, unter der Voraussetzung, daß mindestens 12 Monate vor diesem Zeitpunkt wenigstens 15 Annahmeerklärungen, darunter 7 von Ländern, die je mindestens eine Million Bruttoregistertonnen Schiffsraum besitzen, gemäß Artikel X und XV hinterlegt worden sind.

(b) Sind 12 Monate vor dem 1. Januar 1951 nicht 15 Annahmeerklärungen gemäß Absatz (a) dieses Artikels hinterlegt, so tritt dieses Übereinkommen 12 Monate nach dem Tage in Kraft, an dem die letzte dieser Annahmeerklärungen hinterlegt wird. Die Organisation hat allen Regierungen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet oder angenommen haben, den Zeitpunkt seines Inkrafttretens mitzuteilen.

(c) Annahmeerklärungen, die erst nach dem Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens hinterlegt werden, werden drei Monate nach dem Tage ihrer Hinterlegung wirksam.

Artikel XII

Kündigung

(a) Dieses Übereinkommen kann von jeder vertragschließenden Regierung nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Tage, an dem es für diese Regierung in Kraft getreten ist, jederzeit gekündigt werden.

(b) Die Kündigung ist durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Erklärung zu bewirken. Die Organisation hat alle anderen vertragschließenden Regierungen von jeder erhaltenen Kündigung und dem Tage ihres Eingangs zu unterrichten.

(c) Eine Kündigung wird ein Jahr nach dem Tage ihres Eingangs bei der Organisation oder nach Ablauf eines längeren, in der Erklärung bezeichneten Zeitraums wirksam.

Artikel XIII

Gebiete

(a) (i) Die Vereinten Nationen, soweit sie ein Gebiet verwalten, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Gebietes verantwortliche vertragschließende Regierung können jederzeit durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Mitteilung erklären, daß dieses Übereinkommen auf das betreffende Gebiet ausgedehnt werden soll.

(ii) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Erklärung bezeichnete Gebiet vom Tage des Eingangs dieser Erklärung oder von einem anderen darin angegebenen Tage an ausgedehnt.

(b) (i) Die Vereinten Nationen oder jede vertragschließende Regierung, die eine Erklärung gemäß Absatz (a) dieses Artikels abgegeben hat, können

the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by a notification in writing given to the Organisation declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(ii) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organisation.

(c) The Organisation shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (a) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (b), stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

Article XIV

Registration

As soon as the present Convention comes into force it shall be registered by the Organisation with the Secretary-General of the United Nations.

Article XV

Interim Arrangements

(a) Unless and until the Organisation, in accordance with the Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation signed at Geneva on the 6th March, 1948, takes over the duties assigned to it under the present Convention, the following provisions shall apply :—

(i) All duties which are assigned to the Organisation, other than those set forth in Article IX, shall be carried out by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter called the Government of the United Kingdom).

(ii) Amendments to the present Convention may be proposed at any time by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom and such proposals shall be communicated by the latter to the other Contracting Governments for their consideration and acceptance. if any such amendment is unanimously accepted by the Contracting Governments, the present Convention shall be amended accordingly.

(iii) A Conference for the purpose of revising the present Convention shall be convened by the Government of the United Kingdom whenever, after the present Convention has been in force for five years, one-third of the

peuvent à tout moment, après l'expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire quelconque, déclarer par une notification écrite à l'Organisation que la présente Convention cessera de s'appliquer audit territoire désigné dans la notification.

(ii) La Convention cessera de s'appliquer au Territoire désigné dans la notification au bout d'un an à partir de la date de réception de la notification par l'Organisation, ou de toute autre période plus longue qui serait fixée dans la notification.

(c) L'Organisation doit informer tous les Gouvernements Contractants de l'extension de la présente Convention à tout territoire dans le cadre du paragraphe (a) du présent Article et de la cessation de ladite extension conformément aux dispositions du paragraphe (b), en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou a cessé d'être applicable.

Article XIV

Enregistrement

Dès qu'elle entrera en vigueur, la présente Convention sera déposée pour enregistrement par l'Organisation auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

Article XV

Dispositions transitoires

(a) Dans le cas où l'Organisation n'assumerait pas dans les conditions prévues par la Convention sur l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale signée à Genève le 6 Mars 1948, les fonctions qui lui sont assignées par la présente Convention, ou en attendant qu'elle les assume, les dispositions suivantes seront appliquées:—

(i) Toutes les fonctions qui sont assignées à l'Organisation, autres que celles prévues dans l'Article IX, seront assumées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé le Gouvernement du Royaume-Uni).

(ii) Des amendements à la présente Convention peuvent être proposés à tout moment par l'un des Gouvernements Contractants au Gouvernement du Royaume-Uni. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier aux autres Gouvernements Contractants pour examen et acceptation. Si l'un quelconque de ces amendements est accepté unanimement par les Gouvernements Contractants, la présente Convention doit être amendée en conséquence.

(iii) Une Conférence ayant pour objet la révision de la présente Convention sera convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni lorsque, la présente Convention étant restée en vigueur pendant cinq ans, un tiers des

jederzeit nach Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren nach dem Tage der erfolgten Ausdehnung des Übereinkommens auf ein Gebiet durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Mitteilung erklären, daß dieses Übereinkommen auf ein in dieser Erklärung bezeichnetes Gebiet nicht mehr ausgedehnt werden soll.

(ii) Dieses Übereinkommen wird auf ein in einer solchen Erklärung bezeichnetes Gebiet nach Ablauf eines Jahres nach dem Tage des Eingangs der Erklärung bei der Organisation oder nach einem längeren, in der Erklärung bezeichneten Zeitraum nicht mehr ausgedehnt.

(c) Die Organisation hat alle vertragschließenden Regierungen von der Ausdehnung dieses Übereinkommens auf irgendwelche Gebiete gemäß Absatz (a) dieses Artikels sowie von der Beendigung einer solchen Ausdehnung gemäß den Bestimmungen des Absatzes (b) in Kenntnis zu setzen. Hierbei ist in jedem Fall der Tag des Beginns oder der Beendigung dieser Ausdehnung anzugeben.

Artikel XIV

Registrierung

Sobald dieses Übereinkommen in Kraft tritt, ist es durch die Organisation beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zur Registrierung zu hinterlegen.

Artikel XV

Übergangsbestimmungen

(a) Im Falle der Nichtübernahme sowie bis zur Übernahme der der Organisation in diesem Übereinkommen übertragenen Aufgaben gemäß dem am 6. März 1948 in Genf unterzeichneten Übereinkommen über die Zwischenstaatliche Beratende Maritime Organisation finden folgende Bestimmungen Anwendung:—

(i) Alle der Organisation übertragenen Aufgaben, außer den in Artikel IX vorgesehenen, werden von der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland (nachstehend Regierung des Vereinigten Königreichs genannt) übernommen.

(ii) Änderungen dieses Übereinkommens können durch eine vertragschließende Regierung jederzeit der Regierung des Vereinigten Königreichs vorgeschlagen werden. Diese Vorschläge sind durch letztere den anderen vertragschließenden Regierungen zur Prüfung und Annahme zuzuleiten. Wird ein solcher Änderungsvorschlag durch die vertragschließenden Regierungen einstimmig angenommen, so ist dieses Übereinkommen entsprechend zu ändern.

(iii) Die Regierung des Vereinigten Königreichs hat eine Konferenz zur Überprüfung dieses Übereinkommens einzuberufen, wenn, nachdem dieses Übereinkommen fünf Jahre in Kraft gewesen ist,

Contracting Governments express a desire to that effect.

(iv) The present Convention shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom, which shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments.

(b) When the Organisation takes over the duties assigned to it under the present Convention, the Government of the United Kingdom will transmit to the Organisation any documents which have been deposited with or received by the Government of the United Kingdom under the present Convention.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done in London this tenth day of June, 1948, in a single copy in English and French, each text being equally authoritative.

Gouvernements Contractants en exprimera le désir.

(iv) La présente Convention sera déposée dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements Signataires.

(b) Lorsque l'Organisation assumera les fonctions qui lui incombent aux termes de la présente Convention, le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra à l'Organisation tous les documents qui auront été déposés ou reçus par le Gouvernement du Royaume-Uni aux termes de la présente Convention.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaries soussignés ont apposé leurs signatures à la présente Convention.

Fait à Londres, ce dix juin 1948, en un seul exemplaire, en anglais et en français, chacun de ces textes faisant également foi.

ein Drittel der vertragschließenden Regierungen einen dahingehenden Wunsch äußert.

(iv) Dieses Übereinkommen wird in dem Archiv der Regierung des Vereinigten Königreichs hinterlegt. Diese wird allen Unterzeichnerstaaten davon beglaubigte Ausfertigungen übermitteln.

(b) Übernimmt die Organisation die ihr in diesem Übereinkommen übertragenen Aufgaben, so hat die Regierung des Vereinigten Königreichs der Organisation alle Urkunden zu übersenden, die bei der Regierung des Vereinigten Königreichs auf Grund dieses Übereinkommens hinterlegt wurden oder bei ihr eingegangen sind.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu London am 10. Juni 1948 in einer Ausfertigung in englischer und französischer Sprache, wobei jede Fassung gleichermaßen authentisch ist.

For the ARGENTINE REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE:	Für die REGIERUNG DER ARGENTINISCHEN REPUBLIK:
	A. J. Oddera Juan Eugenio Peffabet J. Martinez-Vivot	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the COMMONWEALTH OF AUSTRALIA:	Pour le GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE:	Für die REGIERUNG DES AUSTRALISCHEN BUNDES:
	Norman G. Roskruge Sydney Pollock	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For BELGIUM:	Pour le GOUVERNEMENT BELGE:	Für die BELGISCHE REGIERUNG:
	G. Bertrand F. Van Gool	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF THE UNITED STATES OF BRAZIL:	Pour le GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL:	Für die REGIERUNG DER VEREINIGTEN STAATEN VON BRASILIEN:
	Gustavo Goulart Antonio Alves Camara Paulo Nogueira Penido J. C. Rego Monteiro	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For CANADA:	Pour le GOUVERNEMENT DU CANADA:	Für die REGIERUNG VON KANADA:
	J. Léger H. V. Anderson	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF CHILE:	Pour le GOUVERNEMENT DU CHILI:	Für die REGIERUNG VON CHILE:
	K. Olsen	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)

For the REPUBLIC OF CHINA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CHINE:	Für die REGIERUNG VON CHINA:
	T. H. Cheng	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For DENMARK:	Pour le GOUVERNEMENT DU DANEMARK:	Für die REGIERUNG VON DÄNEMARK:
	Ove Nielsen Aage H. Larsen A. Poulsen A. Bache T. C. Christensen Th. Petersen J. Kastrup Olsen Harry em Rasmussen	
(Subject to acceptance.)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For EGYPT:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'ÉGYPTE:	Für die REGIERUNG VON ÄGYPTEN:
	C. C. Fanous	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF FINLAND:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE:	Für die REGIERUNG VON FINNLAND:
	William Söderman	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the FRENCH REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:	Für die REGIERUNG DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK:
	G. Anduze-Faris	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For GREECE:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA GRÈCE:	Für die REGIERUNG VON GRIECHENLAND:
	A. Bachas	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF ICELAND:	Pour le GOUVERNEMENT D'ISLANDE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK ISLAND:
	Stefan Thorvardsson	
(Subject to ratification)	(Sous réserve de la ratification)	(Vorbehaltlich der Ratifizierung)
For INDIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'INDE:	Für die REGIERUNG VON INDIEN:
	V. K. Krishna Menon W. A. Master T. B. Bose S. A. T. Bullock	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For IRELAND:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE:	Für die REGIERUNG VON IRLAND:
	Denis Devlin	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the ITALIAN REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE:	Für die REGIERUNG DER ITALIENISCHEN REPUBLIK:
	Giulio Ingianni	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the NETHERLANDS:	Pour le GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS:	Für die REGIERUNG DER NIEDERLANDE:
	P. S. van't Haaff A. von Anroy D. Hudig E. Smit Fzn G. J. Barendse T. M. Pellinkhof	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)

For NEW ZEALAND:	Pour le GOUVERNEMENT DE NOUVELLE-ZÉLANDE:	Für die REGIERUNG VON NEUSEELAND:
	Edward Brown V. G. Boivin	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For NORWAY:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE:	Für die REGIERUNG VON NORWEGEN:
	E. Bryn J. Schönheyder Chr. Meyer Johs. E. Johansen	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For PAKISTAN:	Pour le GOUVERNEMENT DU PAKISTAN:	Für die REGIERUNG VON PAKISTAN:
	Habib I. Rahimtoola	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF PANAMA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK PANAMA:
	E. A. Morales	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF THE PHILIPPINES:	Pour le GOUVERNEMENT DES PHILIPPINES:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK DER PHILIPPINEN:
	R. J. Fernandez	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the REPUBLIC OF POLAND:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK POLEN:
	H. Borakowski C. Antkowiak	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the PORTUGUESE REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PORTUGAL:	Für die REGIERUNG DER PORTUGIESISCHEN REPUBLIK:
	Joao de Deus Ramos José C. da Rocha Raul Alberto Soares da Costa Alfredo de Oliviera Baptista Luiz Armando de Loura	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For SWEDEN:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE:	Für die REGIERUNG VON SCHWEDEN:
	Hjalmar Sjöholm	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the UNION OF SOUTH AFRICA:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAINE:	Für die REGIERUNG DER SÜDAFRIKANISCHEN UNION:
	R. Gough Palmer G. A. Chettle	
(Subject to acceptance)	(Sous réserve d'acceptation)	(Vorbehaltlich der Annahme)
For the UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIQUES SOCIALISTES:	Für die REGIERUNG DER UNION DER SOZIALISTISCHEN SOWJET-REPUBLIKEN:

For the
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

(Subject to acceptance)

For the
UNITED STATES OF AMERICA:

(Subject to acceptance)

For the
FEDERATIVE PEOPLE'S REPUBLIC OF YUGOSLAVIA:

CHAPTER I

General Provisions

PART A

Application, Definitions, etc.

Regulation 1

Application

(a) Unless expressly provided otherwise, the present Regulations apply only to ships engaged on international voyages.

(b) The classes of ships to which each Chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each Chapter.

Regulation 2

Definitions

For these purpose of the present Regulations, unless expressly provided otherwise :—

(a) "Regulations" mean the Regulations referred to in Article I (a) of the present Convention.

(b) "Administration" means the Government of the country in which the ship is registered.

(c) "Approved" means approved by an Administration.

(d) "International voyage" means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely; and for this purpose every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.

(e) A passenger is every person other than :—

(i) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

(ii) a child under one year of age.

Pour le
GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI:

John Anderson
Gilmour Jenkins
N. A. Guttery
(Sous réserve d'acceptation)

Pour le
GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

Joseph F. Farley
Jesse E. Saugstad
(Sous réserve d'acceptation)

Pour le
GOUVERNEMENT DE YOUGOSLAVIE:

CHAPITRE I

Dispositions Générales

PARTIE A

Application, Definitions, etc.

Règle 1

Application

(a) Sauf disposition expresse contraire, le présent Règlement s'applique uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux.

(b) Chacun des Chapitres définit avec plus de précision les catégories de navires auxquels il s'applique ainsi que le champ des dispositions qui leur sont applicables.

Règle 2

Définitions

Pour l'application des présentes Règles, sauf disposition expresse contraire:—

(a) L'expression „Règles" désigne les Règles auxquelles se réfère l'Article I (a) de la présente Convention.

(b) L'expression „Administration" désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé.

(c) „Approuvé" signifie approuvé par une Administration.

(d) Par „voyage international" il faut comprendre un voyage entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement; et à cet égard tout territoire des relations internationales duquel un Gouvernement Contractant est chargé ou qui est placé sous l'Administration de l'Organisation des Nations-Unies est considéré comme un pays distinct.

(e) Un passager s'entend de toute personne autre que:—

(i) le Capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et

(ii) les enfants de moins d'un an.

Für die
REGIERUNG DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS VON GROSS-BRITANNIEN UND NORDIRLAND:

(Vorbehaltlich der Annahme)

Für die
REGIERUNG DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA:

(Vorbehaltlich der Annahme)

Für die
REGIERUNG DER FÖDERATIVEN VOLKSREPUBLIK JUGOSLAWIEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

TEIL A

Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen usw.

Regel 1

Geltungsbereich

(a) Ist nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt, so gelten diese Regeln nur für Schiffe in der Auslandfahrt.

(b) Die Schiffsklassen, für die ein Kapitel gilt, sowie der jeweilige Geltungsbereich, sind in jedem Kapitel bezeichnet.

Regel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Regeln gilt, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist:—

(a) Der Ausdruck „Regeln" bedeutet die Regeln, auf die in Artikel I (a) dieses Übereinkommens Bezug genommen ist.

(b) Der Ausdruck „Verwaltung" bezeichnet die Regierung des Staates, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist.

(c) „Zugelassen" bedeutet durch eine Verwaltung zugelassen.

(d) Der Ausdruck „Auslandfahrt" bedeutet eine Reise von einem Land, für das dieses Übereinkommen gilt, nach einem Hafen außerhalb dieses Landes oder umgekehrt. Hierbei gilt jedes Gebiet, für dessen internationale Beziehungen eine vertragschließende Regierung verantwortlich ist oder das unter der Verwaltung der Vereinten Nationen steht, als ein besonderes Land.

(e) Ein Fahrgast ist jede Person mit Ausnahme

(i) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für die Belange dieses Schiffes angestellt oder beschäftigt sind, und

(ii) eines Kindes unter einem Jahr.

(f) A passenger ship is a ship which carries more than 12 passengers.

(g) A cargo ship is any ship which is not a passenger ship.

(h) A tanker is a cargo ship constructed or adapted for the carriage in bulk of liquid cargoes of an inflammable nature.

(i) "New ship" means a ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention.

(j) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

(k) A mile is 6,080 feet or 1,852 metres.

(f) Un navire à passagers est un navire qui transporte plus de 12 passagers.

(g) Un navire de charge est tout navire autre qu'un navire à passagers.

(h) L'expression „navire-citerne" désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage.

(i) L'expression „navire neuf" désigne un navire dont la quille a été posée le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement.

(j) L'expression „navire existant" désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

(k) Un mille est égal à 1.852 mètres (ou 6.080 pieds).

(f) Ein Fahrgastschiff ist ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert.

(g) Ein Frachtschiff ist jedes Schiff, das kein Fahrgastschiff ist.

(h) Ein Tankschiff ist ein Frachtschiff, das für die Beförderung flüssiger Tankladungen entzündlicher Art gebaut oder hergerichtet ist.

(i) Ein „neues Schiff" ist ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens gelegt wird.

(j) Ein „vorhandenes Schiff" ist ein Schiff, das kein neues Schiff ist.

(k) Eine Seemeile beträgt 1852 Meter (oder 6080 Fuß).

Regulation 3

Exceptions

(a) The present Regulations, unless expressly provided otherwise, do not apply to :—

(i) Ships of war and troopships.

(ii) Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage.

(iii) Ships not propelled by mechanical means.

(iv) Wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, &c.

(v) Pleasure yachts not engaged in trade.

(vi) Fishing vessels.

(b) Notwithstanding any provisions of the present Regulations, nothing herein shall apply to ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the Lachine Canal at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

Règle 3

Exceptions

(a) Sauf disposition expresse contraire, les présentes Règles ne s'appliquent pas:—

(i) aux navires de guerre et aux transports de troupes,

(ii) aux navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute,

(iii) aux navires sans moyen de propulsion mécanique,

(iv) aux navires en bois de construction primitive, tels que dhows, jonques, etc.,

(v) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial,

(vi) aux navires de pêche.

(b) Nonobstant toutes dispositions des présentes Règles, aucune de leurs stipulations ne doit s'appliquer aux navires circulant uniquement sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, et sur les eaux qui les relient entre eux, ou en sont tributaires, limitées à l'Est, par le débouché du Canal Lachine à Montréal, dans la Province de Québec, Canada.

Regel 3

Ausnahmen

(a) Ist nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt, so gelten diese Regeln nicht für

(i) Kriegsschiffe und Truppentransporter,

(ii) Frachtschiffe von weniger als 500 Bruttoregistertonnen,

(iii) Schiffe ohne mechanischen Antrieb,

(iv) Holzschiffe primitiver Bauart, wie Dauen, Dschunken usw.,

(v) Vergnügungsfahrzeuge, die nicht im Handelsverkehr stehen,

(vi) Fischereifahrzeuge.

(b) Unbeschadet der Bestimmungen dieser Regeln sollen keine von ihnen Anwendung finden auf Schiffe, die nur auf den Großen Seen von Nordamerika sowie auf den mit ihnen in Verbindung stehenden Wasserstraßen und ihren Zuflüssen verkehren. Diese werden im Osten begrenzt durch die untere Ausfahrt des Lachine-Kanals bei Montreal in der Provinz Quebec, Kanada.

Regulation 4

Exemptions

(a) A ship which is not normally engaged on international voyages but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the Administration from any of the requirements of the present Regulations provided that it complies with safety requirements which are adequate in the opinion of the Administration for the voyage which is to be undertaken by the ship.

(b) Each Administration shall submit to the Organisation as soon as possible after the 1st of January each year a report showing the number of voyages of this nature for which exemptions have been granted in the previous calendar year.

Règle 4

Exemptions

(a) Si par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux, est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Administration d'une quelconque des dispositions des présentes Règles, à condition qu'il se conforme aux dispositions qui, de l'avis de l'Administration, sont suffisantes pour en assurer la sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

(b) Toute Administration doit soumettre à l'Organisation, à la date la plus rapprochée possible du 1er janvier de chaque année, un rapport indiquant le nombre de voyages de cette nature pour lesquels ont été accordées des exemptions au cours de l'année civile précédente.

Regel 4

Befreiungen

(a) Muß ein Schiff, das normalerweise nicht in der Auslandfahrt eingesetzt ist, in Ausnahmefällen eine einzelne Auslandfahrt unternehmen, so kann es durch die Verwaltung von jeder der Bestimmungen dieser Regeln befreit werden, vorausgesetzt, daß es die Sicherheitsanforderungen erfüllt, die von der Verwaltung für die von dem Schiff auszuführende Reise als ausreichend angesehen werden.

(b) Jede Verwaltung hat der Organisation baldmöglichst nach dem 1. Januar jeden Jahres einen Bericht vorzulegen, aus dem die Zahl solcher Reisen hervorgeht, für die Befreiungen im Laufe des vorangegangenen Kalenderjahres gewährt worden sind.

Regulation 5

Equivalents

(a) Where in the present Regulations it is provided that a particular fitting, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, an Administration may accept in substitution therefor any other fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or any other arrangement, shall inform the Administration shall have been satisfied by suitable trials that the fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or the arrangement substituted is at least as effective as that specified in the present Regulations.

(b) Any Administration which so accepts, in substitution, a fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or other arrangement, shall inform the Organisation, and, upon request, shall communicate to the Organisation particulars together with a report on the trials made.

Règle 5

Equivalences

(a) Lorsque, dans les présentes Règles, il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un dispositif ou un appareil quelconque, ou un certain type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou encore lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter en substitution toute autre installation, dispositif ou appareil, ou tout type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou tout autre arrangement, à la condition que cette Administration estime, à la suite d'essais appropriés, que l'installation, le dispositif ou l'appareil, ou le type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou la disposition substituée, a une efficacité au moins égale à celle qui est spécifiée dans les présentes Règles.

(b) Toute Administration qui accepte dans ces conditions la substitution d'une installation, d'un dispositif ou d'un appareil nouveau, ou d'un nouveau type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou d'une nouvelle disposition, doit en donner connaissance à l'Organisation et, sur demande, lui en communiquer la description détaillée en même temps qu'un rapport sur les essais effectués.

Regel 5

Gleichwertiger Ersatz

(a) Soweit diese Regeln vorschreiben, daß eine bestimmte Einrichtung, Vorrichtung oder Gerät oder ein bestimmter Typ davon auf einem Schiff einzubauen oder mitzuführen oder eine bestimmte Anordnung einzuführen ist, kann eine Verwaltung als Ersatz dafür jede andere Einrichtung, Vorrichtung oder Gerät oder Typ davon oder jede andere Anordnung zulassen, wenn sie sich durch geeignete Erprobungen davon überzeugt hat, daß die als Ersatz zugelassene Einrichtung, Vorrichtung oder Gerät oder Typ davon oder Anordnung mindestens ebenso wirksam ist wie die in diesen Regeln bezeichnete.

(b) Jede Verwaltung, die unter diesen Voraussetzungen als Ersatz eine Einrichtung, Vorrichtung, Gerät oder einen Typ davon oder eine andere Anordnung zuläßt, hat die Organisation hiervon zu unterrichten und ihr auf Verlangen Einzelheiten darüber zusammen mit einem Bericht über die angestellten Erprobungen mitzuteilen.

PART B

Surveys and Certificates

Regulation 6

Inspection and Survey

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey either to surveyors nominated for the purpose or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

Regulation 7

Initial and Subsequent Surveys of Passenger Ships

(a) A passenger ship shall be subjected to the surveys specified below: —

(i) A survey before the ship is put in service.

(ii) A periodical survey once every 12 months.

(iii) Additional surveys, as occasion arises.

(b) The surveys referred to above shall be carried out as follows:—

(i) *The survey before the ship is put in service* shall include a complete inspection of its structure, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This

PARTIE B

Visites et Certificats

Règle 6

Inspections et Visites

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes Règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires du pays où le navire est immatriculé. Toutefois, le Gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé se porte garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Règle 7

Inspections initiales et subséquentes des Navires à Passagers

(a) Tout navire à passagers doit être soumis aux visites définies ci-dessous:—

(i) Une visite effectuée avant la mise en service du navire.

(ii) Une visite périodique effectuée tous les 12 mois.

(iii) Des visites supplémentaires le cas échéant.

(b) Les visites spécifiées ci-dessus doivent être effectuées comme suit:—

(i) *La visite effectuée avant la mise en service du navire* doit comprendre une inspection complète de sa structure, de ses machines, du matériel d'armement, y compris une visite à sec de la carène, ainsi qu'une visite

TEIL B

Besichtigungen und Zeugnisse

Regel 6

Überprüfung und Besichtigung

Die Überprüfung und Besichtigung von Schiffen muß, soweit es die Durchführung der Bestimmungen dieser Regeln und die Gewährung von Befreiungen davon betrifft, durch Beamte des Landes erfolgen, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist. Die Regierung eines Landes kann jedoch die Überprüfung und Besichtigung entweder den für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder den von ihr anerkannten Körperschaften übertragen. In jedem Fall übernimmt die betreffende Regierung die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Überprüfung und Besichtigung.

Regel 7

Erstmalige und weitere Besichtigungen von Fahrgastschiffen

(a) Jedes Fahrgastschiff muß den nachstehend bezeichneten Besichtigungen unterzogen werden:—

(i) Einer Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes.

(ii) Einer regelmäßigen Besichtigung alle 12 Monate.

(iii) Zusätzlichen Besichtigungen von Fall zu Fall.

(b) Die vorstehend bezeichneten Besichtigungen sind wie folgt durchzuführen:—

(i) *Die Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes* hat eine vollständige Prüfung des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung zu umfassen, einschließlich einer Besichtigung des Schiffsbodens und einer inneren

survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, life saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.

(ii) *The periodical survey* shall include an inspection of the structure, boilers, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the structure, boilers and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, life saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

(iii) *A survey either general or partial,* according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

intérieure et extérieure des chaudières. Cette visite doit être effectuée de façon à assurer que les dispositions générales, les matériaux et les échantillons de la structure, des chaudières et de leurs auxiliaires, des machines principales et auxiliaires, des installations électrique, des appareils de radio, des engins de sauvetage, des dispositifs de détection et d'extinction d'incendie, et de toute autre partie de l'armement, soient intégralement conformes aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués pour l'application de cette Convention, par l'Administration, pour les navires affectés au service auquel ce navire est destiné. La visite doit également être effectuée de façon à assurer que l'état de toutes les parties du navire et de son armement soit à tous égards satisfaisant.

(ii) *La visite périodique* doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières, des machines et de l'armement, y compris une visite à sec de la carène. Cette visite doit être effectuée de façon à garantir qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les appareils de radio, les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction d'incendie et autres parties de l'armement, le navire est dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné et qu'il répond aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.

(iii) *Une visite générale, ou partielle,* selon le cas, doit être effectuée chaque fois que se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégrité des engins de sauvetage ou autres apparaux, ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit être effectuée de façon à garantir que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et leur exécution sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.

und äußeren Kesselbesichtigung. Diese Besichtigung muß derart sein, daß gewährleistet ist, daß die allgemeine Anordnung, die Materialart und die Materialstärke des Schiffskörpers, der Kessel nebst Zubehör, der Haupt- und Hilfsmaschinen, der elektrischen Einrichtungen, der Funkanlage, der Rettungsgeräte, der Feuermelde- und Feuerlöscheinrichtungen und anderer Ausrüstungsgegenstände in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens sowie den Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften und Ausführungsbestimmungen entsprechen, die von der Verwaltung für Schiffe des vorgesehenen Verwendungszwecks auf Grund dieses Übereinkommens erlassen sind. Die Besichtigung muß auch derart sein, daß gewährleistet ist, daß die Arbeitsausführung aller Teile des Schiffes und seiner Ausrüstung in jeder Beziehung zufriedenstellend ist.

(ii) *Die regelmäßigen Besichtigungen* haben eine Prüfung des Schiffskörpers, der Kessel, der Maschinenanlage und der Ausrüstung zu umfassen, einschließlich einer Besichtigung des Schiffsbodens. Diese Besichtigung muß derart sein, daß gewährleistet ist, daß das Schiff bezüglich des Schiffskörpers, der Kessel nebst Zubehör, der Haupt- und Hilfsmaschinen, der elektrischen Einrichtungen, der Funkanlage, der Rettungsgeräte, der Feuermelde- und Feuerlöscheinrichtungen und anderer Ausrüstungsgegenstände sich in einem zufriedenstellenden und für den vorgesehenen Verwendungszweck geeigneten Zustand befindet und daß es den Vorschriften dieses Übereinkommens sowie den Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften und Ausführungsbestimmungen entspricht, die von der Verwaltung auf Grund dieses Übereinkommens erlassen sind.

(iii) *Eine allgemeine oder eine Teilbesichtigung* hat je nach den Umständen stets dann stattzufinden, wenn sich ein Unfall ereignet hat oder wenn sich ein Mangel herausstellt, der die Sicherheit des Schiffes oder die Wirksamkeit oder Vollständigkeit der Rettungsgeräte oder anderer Ausrüstungsgegenstände berührt, oder wenn größere Reparaturen oder Erneuerungen vorgenommen worden sind. Die Besichtigung muß derart sein, daß gewährleistet ist, daß die erforderlichen Reparaturen oder Erneuerungen zweckentsprechend ausgeführt worden sind, daß das für diese Reparaturen oder Erneuerungen verwendete Material und die Arbeitsausführung in jeder Beziehung zufriedenstellend sind und daß das Schiff den Vorschriften dieses Übereinkommens sowie den Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften und Ausführungsbestimmungen, die von der Verwaltung auf Grund dieses Übereinkommens erlassen sind, in jeder Hinsicht entspricht.

(c) (i) The laws, decrees, orders and regulations referred to in paragraph (b) shall in all respects such as to ensure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for the service for which it is intended.

(ii) They shall among other things prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam pipes, high pressure receivers, and fuel tanks for internal combustion engines are to be submitted, including the test pressure to be applied and the intervals between two consecutive tests.

(d) The main auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (or 76 millimetres) internal diameter shall be satisfactiorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (or 76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

(c) (i) Les lois, décrets, ordres et règlements mentionnés au paragraphe (b) doivent être tels, à tous égards, qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.

(ii) Ces lois, décrets, ordres et règlements doivent, entre autres, fixer les prescriptions à observer en ce qui concerne les essais hydrauliques avant et après la mise en service, applicables aux chaudières principales et auxiliaires, aux connexions, aux tuyaux de vapeur, aux réservoirs à haute pression, aux réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne, y compris les épreuves de pression et les intervalles entre deux épreuves consécutives.

(d) Les chaudières principales et auxilaires, les connexions, les réservoirs et les caisses, ainsi que le tuyautage de vapeur de plus 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique à l'état de neuf. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir des épreuves hydrauliques périodiques.

(c) (i) Die in Absatz (b) erwähnten Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Ausführungsbestimmungen müssen in jeder Beziehung sicherstellen, daß das Schiff im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens für den Dienst geeignet ist, in dem es verwendet werden soll.

(ii) Sie sollen unter anderem die einzuhaltenden Bedingungen festlegen, denen die Haupt- und Hilfskessel, die Verbindungsstücke, die Dampfleitungen, die Druckgefäße und die Brennstofftanks für Verbrennungsmotore bei den erstmaligen und den weiteren Wasserdruckproben zu unterziehen sind. Das Gleiche gilt für den bei der Probe anzuwendenden Druck und für den Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Druckproben.

(d) Neue Haupt- und Hilfskessel, Verbindungsstücke, Tanks und Druckgefäße sowie die Dampfleitungen, deren Innendurchmesser mehr als 76 Millimeter (oder 3 Zoll) beträgt, müssen einer Wasserdruckprobe mit befriedigendem Ergebnis unterzogen werden. Dampfleitungen mit einem Innendurchmesser von mehr als 76 Millimeter (oder 3 Zoll) müssen in regelmäßigen Abständen mit Wasserdruck geprüft werden.

Regulation 8

Surveys of Life Saving Appliances and other Equipments of Cargo Ships

The life saving and fire extinguishing appliances of cargo ships to which Chapters II and III of the present Regulations apply shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in paragraph (a) of Regulation 7 with the substitution of 24 months for 12 months in subparagraph (a) (ii), and in paragraph (b) of that Regulation so far as it relates to life saving and fire extinguishing appliances. The lights and means of making sound signals and distress signals carried by the ship shall also be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the present Convention and the International Collision Regulations.

Règle 8

Visites des Engins de Sauvetage et autres parties de l'Armement des Navires de Charge

A bord des navires de charge, les engins de sauvetage et les dispositifs d'extinction d'incendie auxquels s'appliquent les Chapitres II et III des présentes Règles, doivent être soumis à une inspection avant et après la mise en service, semblable à celle prévue par les dispositions du paragraphe (a) de la Règle 7, pour les navires à passagers, sauf à remplacer 12 mois par 24 mois à l'alinéa (ii) du paragraphe (a), et au paragraphe (b), de la Règle dans la mesure où elle se rapporte aux engins de sauvetage et aux dispositifs d'extinction d'incendie. Les feux et les dispositifs portés par le navire pour l'émission de signaux sonores, et de signaux de détresse, doivent également être soumis à ces visites en vue de garantir qu'ils répondent absolument aux dispositions de la présente Convention et aux Règles Internationales pour la prévention des Abordages.

Regel 8

Besichtigungen von Rettungsgeräten und anderen Ausrüstungsgegenständen von Frachtschiffen

Auf Frachtschiffen müssen die Rettungsgeräte und die Feuerlöscheinrichtungen, für die die Kapitel II und III dieser Regeln gelten, einer erstmaligen und weiteren Besichtigungen unterzogen werden, wie sie für Fahrgastschiffe in Absatz (a) der Regel 7, wobei jedoch in Absatz (a) (ii) an Stelle von 12 Monaten 24 Monate zu setzen sind, und in Absatz (b) der gleichen Regel vorgeschrieben sind, soweit sich diese auf die Rettungsgeräte und die Feuerlöscheinrichtungen bezieht. Die an Bord des Schiffes vorhandenen Lichter und Anlagen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen sind ebenfalls in diese Besichtigungen einzubeziehen, um zu gewährleisten, daß diese Einrichtungen den Vorschriften dieses Übereinkommens und den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See voll entsprechen.

Regulation 9

Surveys of Radio Installations of Cargo Ships

The radio installations of cargo ships to which Chapter IV of the present Regulations applies shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in paragraph (a) of Regulation 7 and in paragraph (b) of that Regulation so far as it relates to radio installations.

Règle 9

Visites des Installations radiotélégraphiques des Navires de Charge

A bord des navires de charge, les installations de radio auxquelles s'applique le Chapitre IV des présentes Règles doivent être soumises aux visites avant et après la mise en service, prévues par les paragraphes (a) et (b) de la Règle 7 pour les navires à passagers, dans la mesure où cette Règle vise les installations radiotélégraphiques.

Regel 9

Besichtigungen der Funkanlagen auf Frachtschiffen

Die Funkanlagen auf Frachtschiffen, für die Kapitel IV dieser Regeln gilt, müssen der erstmaligen und den weiteren Besichtigungen unterzogen werden, wie sie für Fahrgastschiffe in Absatz (a) der Regel 7 und Absatz (b) der gleichen Regel vorgeschrieben sind, soweit sich diese auf Funkanlagen bezieht.

Regulation 10

Maintenance of Conditions after Survey

After any survey of the ship under Regulations 7, 8 or 9 has been completed, no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c., covered by the survey, without the sanction of the Administration.

Regulation 11

Issue of Certificates

(a) (i) A certificate called a Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapters II, III, and IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

(ii) A certificate called a Safety Equipment Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship which complies in an efficient manner with the relevant requirements of Chapters II and III and any other relevant requirements of the present Regulations.

(iii) A certificate called a Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelegraph installation, which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

(iv) A certificate called a Safety Radiotelephony Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelephone installation, which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

(v) A certificate called an Exemption Certificate shall be issued to every ship to which exemption is granted by a Contracting Government under, and in accordance with, any requirements of the present Regulations.

(vi) Safety Certificates, Safety Equipment Certificates, Safety Radiotelegraphy Certificates, Safety Radiotelephony Certificates and Exemption Certificates shall be issued either by the Government of the country in which the ship is registered or by any person or organisation duly authorised by that Government. In every case that Government assumes full responsibility for the certificate.

(b) Notwithstanding any other provision of the present Convention, any certificate issued under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, which is current when the present Convention comes into force in respect of the Administration by which the certificate is

Règle 10

Maintien des Conditions après Visite

Après l'une quelconque des visites prévues aux Règles 7, 8 ou 9, aucun changement ne doit etre apporté sauf autorisation de l'Administration aux dispositions de structure, aux machines, à l'armement etc., faisant l'objet de la visite.

Règle 11

Délivrance de Certificats

(a) (i) Un certificat dit Certificat de Sécurité doit être délivré après inspection et visite à un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptionss des Chapitres II, III et IV, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(ii) Un certificat dit Certificat de Sécurité de Matérial d'Armement doit être délivré après inspection au navire de charge qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions applicables des Chapitres II et III, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(iii) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotélégraphique doit être délivré après inspection au navire de charge, muni d'une installation radiotélégraphique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(iv) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotéléphonique doit être délivré, après inspection, au navire de charge, muni d'une installation radiotéléphonique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(v) Un certificat dit Certificat d'Exemption doit être délivré à tout navire auquel une exemption est accordée par un Gouvernement Contractant pour l'application et en conformité des prescriptions de l'une quelconque des présentes Règles.

(vi) Des Certificats de Sécurité, des Certificats de Sécurité Radiotélégraphique, des Certificats de Sécurité Radiotéléphonique, des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement et des Certificats d'Exemption doivent être délivrés soit par le Gouvernement du pays dans lequel le navire est immatriculé, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par ce Gouvernement. Dans tous les cas, ce Gouvernement assume l'entière responsabilité du certificat.

(b) Nonobstant toute autre prescription de la présente Convention, tout certificat délivré par application et en conformité des prescriptions de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer, 1929, qui est valable lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour l'Administration qui a délivré le

Regel 10

Erhaltung des bei der Besichtigung festgestellten Zustandes

Nach Durchführung einer Besichtigung des Schiffes gemäß den Regeln 7, 8 oder 9 dürfen in den baulichen Anordnungen, der Maschinenanlage, der Ausrüstung usw., auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen vorgenommen werden.

Regel 11

Ausstellung von Zeugnissen

(a) (i) Einem Fahrgastschiff, das in wirksamer Weise die Vorschriften der Kapitel II, III und IV sowie aller übrigen anwendbaren Vorschriften dieser Regeln erfüllt, ist nach der Überprüfung und Besichtigung ein als Sicherheitszeugnis bezeichnetes Zeugnis auszustellen.

(ii) Einem Frachtschiff, das in wirksamer Weise die anwendbaren Vorschriften der Kapitel II und III sowie alle übrigen anwendbaren Vorschriften dieser Regeln erfüllt, ist nach der Überprüfung ein als Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis bezeichnetes Zeugnis auszustellen.

(iii) Einem mit einer Telegraphiefunkanlage ausgerüsteten Frachtschiff, das in wirksamer Weise die Vorschriften des Kapitels IV und alle übrigen anwendbaren Vorschriften dieser Regeln erfüllt, ist nach der Überprüfung ein als Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnis bezeichnetes Zeugnis auszustellen.

(iv) Einem mit einer Sprechfunkanlage ausgerüsteten Frachtschiff, das in wirksamer Weise die Vorschriften des Kapitels IV und alle übrigen anwendbaren Vorschriften dieser Regeln erfüllt, ist nach der Überprüfung ein als Sprechfunk-Sicherheitszeugnis bezeichnetes Zeugnis auszustellen.

(v) Jedem Schiff, dem von einer vertragschließenden Regierung auf Grund und in Übereinstimmung mit einer der Vorschriften dieser Regeln eine Ausnahme gewährt wird, ist ein als Ausnahmezeugnis bezeichnetes Zeugnis auszustellen.

(vi) Sicherheitszeugnisse, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse, Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnisse, Sprechfunk-Sicherheitszeugnisse und Ausnahmezeugnisse sind entweder von der Regierung des Staates, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, oder von einer Person oder Körperschaft, die von dieser Regierung hierzu ordnungsmäßig ermächtigt ist, auszustellen. In jedem Falle trägt diese Regierung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

(b) Unbeschadet jeder anderen Vorschrift dieses Übereinkommens bleibt jedes auf Grund und in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 ausgestellte Zeugnis, das beim Inkrafttreten dieses Übereinkommens für die Verwaltung, die das

issued, shall remain valid until it expires under the terms of Article 52 of the Convention of 1929.

Regulation 12

Issue of Certificate by another Government

A Contracting Government may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of the present Regulations are complied with, issue certificates to the ship in accordance with the present Regulations. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Regulation 11.

Regulation 13

Duration of Certificates

(a) Certificates shall be issued for a period of not more than 12 months, except Safety Equipment Certificates which shall be issued for a period of not more than 24 months.

(b) If a ship at the time when its certificate expires is not in a port of the country in which it is registered, the certificate may be extended by a duly authorised officer of that country; but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its return voyage to the country in which it is registered, and then only in cases where it appears proper and reasonable so to do.

(c) No certificate shall be thus extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to the country in which it is registered, be entitled by virtue of such extension to leave that country again without having obtained a new certificate.

(d) A certificate which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

Regulation 14

Form of Certificates

(a) All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

(b) The form of the certificates shall be that of the models given in the Appendix to the present Regulations. The arrangement of the printed part

certificat, restera valable jusqu'à la date de son expiration aux termes de l'Article 52 de ladite Convention de 1929.

Règle 12

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement

Un Gouvernement Contractant peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, s'il estime que les exigences des présentes Règles sont satisfaites, peut délivrer à ce navire des certificats en conformité avec les présentes Règles. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé. Ce Certificat a la même valeur que le certificat délivré conformément à la Règle 11, et doit être accepté de la même façon.

Règle 13

Durée de Validité des Certificats

(a) Aucun certificat ne doit être délivré pour une durée de plus de douze mois, à l'exception des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement qui ne doivent pas être délivrés pour une durée de plus de 24 mois.

(b) Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par un fonctionnaire dûment autorisé du pays où il est immatriculé; une telle prorogation ne doit, toutefois, être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage de retour au pays dans lequel il est immatriculé, et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

(c) Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans le pays dans lequel il est immatriculé, de quitter à nouveau ce pays sans avoir obtenu un nouveau certificat.

(d) Un certificat qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente Règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

Règle 14

Type des Certificats

(a) Tous les certificats doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays par lequel ils sont délivrés.

(b) Le type des certificats doit être conforme aux modèles donnés à l'Annexe des présentes Règles. La disposition typographique des modèles

Zeugnis ausgestellt hat, noch Gültigkeit besitzt, weiterhin in Kraft, bis es nach den Bestimmungen des Artikels 52 des Übereinkommens von 1929 ungültig wird.

Regel 12

Ausstellung eines Zeugnisses durch eine andere Regierung

Eine vertragschließende Regierung kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und kann, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß es den Vorschriften dieser Regeln entspricht, diesem Schiff entsprechend den Bestimmungen dieser Regeln Zeugnisse ausstellen. Jedes so ausgestellte Zeugnis muß die Feststellung enthalten, daß es auf Ersuchen der Regierung des Staates ausgefertigt ist, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist. Es hat die gleiche Kraft und genießt die gleiche Anerkennung wie ein auf Grund der Regel 11 ausgestelltes Zeugnis.

Regel 13

Geltungsdauer der Zeugnisse

(a) Zeugnisse dürfen nicht für einen Zeitraum von mehr als 12 Monaten ausgestellt werden, mit Ausnahme der Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse, die für einen Zeitraum von nicht mehr als 24 Monaten ausgestellt werden dürfen.

(b) Befindet sich ein Schiff zu der Zeit, in der das Zeugnis seine Gültigkeit verliert, nicht in einem Hafen des Landes, in dessen Schiffsregister es eingetragen ist, so kann die Gültigkeit des Zeugnisses durch einen ordnungsmäßig hierzu ermächtigten Beamten dieses Landes verlängert werden. Eine solche Verlängerung darf aber nur zu dem Zweck vorgenommen werden, dem Schiff die Heimreise nach dem Land, in dessen Schiffsregister es eingetragen ist, zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen es geboten und zweckmäßig erscheint.

(c) Kein Zeugnis darf auf diese Weise für einen längeren Zeitraum als fünf Monate verlängert werden, und ein Schiff, dem eine solche Verlängerung gewährt wurde, ist nach Rückkehr in das Land, in dessen Schiffsregister es eingetragen ist, nicht berechtigt, auf Grund einer solchen Verlängerung dieses Land wieder zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis erhalten zu haben.

(d) Ein Zeugnis, das nicht entsprechend den vorstehenden Bestimmungen dieser Regel verlängert worden ist, kann durch die Verwaltung um eine Gnadenfrist von höchstens einem Monat nach dem auf dem Zeugnis angegebenen Zeitpunkt seines Außerkrafttretens verlängert werden.

Regel 14

Form der Zeugnisse

(a) Alle Zeugnisse sind in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Landes abzufassen.

(b) Die Form der Zeugnisse muß den Mustern im Anhang zu diesen Regeln entsprechen. Die Gliederung des gedruckten Teils der Musterzeugnisse

of the model certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted in the certificates issued, or in certified copies thereof, shall be in Roman characters and Arabic figures.

Regulation 15

Posting up of Certificates

All certificates or certified copies thereof issued under the present Regulations, except Exemption Certificates or certified copies thereof, shall be posted up in a prominent and accessible place in the ship.

Regulation 16

Acceptance of Certificates

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

Regulation 17

Qualification of Certificates

(a) If in the course of a particular voyage a ship has on board a number of persons less than the total number stated in the Safety Certificate and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Regulations, free to carry a smaller number of lifeboats and other life saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the Government, officer, person, or organisation referred to in Regulation 11 and Regulation 13.

(b) This memorandum shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Regulations. It shall be annexed to the certificate and shall be substituted for it in so far as the life saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage for which it is issued.

Regulation 18

Control

Every ship holding a certificate issued under Regulation 11 or Regulation 12 is subject in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate and, if necessary, that the conditions of the ship's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate. Such certificate shall be accepted unless, in the opinion of the officer carrying out the control, the conditions of the ship's seaworthiness do not correspond substantially with the particulars of that certificate and the ship cannot proceed to sea without

de certificats doit être reproduite exactement dans les certificats délivrés ou dans les copies certifiées conformes, et les indications portées sur les certificats délivrés ou sur les copies certifiées conformes, doivent être écrites en caractères romains et en chiffres arabes.

Règle 15

Affichage des Certificats

Tous les certificats ou leur copie certifiée conforme, délivrés en vertu des présentes Règles, à l'exception des Certificats d'Exemption ou de leur copie certifiée conforme, doivent être affichés sur le navire, à un endroit bien en vue et d'accès facile.

Règle 16

Acceptation des Certificats

Les certificats délivrés au nom d'un Gouvernement Contractant doivent être acceptés par les autres Gouvernements Contractants pour tout ce qui fait l'objet de la présente Convention. Ils doivent être considérés par les autres Gouvernements Contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci à leurs propres navires.

Règle 17

Avenant au Certificat

(a) Si, au cours d'un voyage particulier, le nombre des personnes présentes à bord d'un navire [illegible] inférieur au nombre total indiqué sur le Certificat de Sécurité et si, par suite, ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions des présentes Règles, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage et d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par le Gouvernement, le fonctionnaire, la personne ou l'organisme mentionnés à la Règle 11 et à la Règle 13.

(b) Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions des présentes Règles. Il doit être annexé au Certificat et lui être substitué pour ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

Règle 18

Contrôle

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de la Règle 11 ou de la Règle 12 est sujet, dans les ports des autres Gouvernements Contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces Gouvernements, dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable, et, si nécessaire, de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant en substance aux indications de ce certificat. Ce certificat doit être accepté, à moins que, de l'avis du fonctionnaire qui effectue le contrôle, l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications de ce certificat, et que le navire ne puisse prendre la

muß in den ausgefertigten Zeugnissen oder in deren beglaubigten Abschriften genau wiedergegeben sein, und die in den ausgefertigten Zeugnissen oder in deren beglaubigten Abschriften eingefügten Einzelheiten müssen in lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern eingesetzt sein.

Regel 15

Aushang der Zeugnisse

Sämtliche auf Grund dieser Regeln ausgestellten Zeugnisse oder deren beglaubigte Abschriften, abgesehen von den Ausnahmezeugnissen oder deren beglaubigten Abschriften, sind an einer gut sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle im Schiff auszuhängen.

Regel 16

Anerkennung der Zeugnisse

Zeugnisse, die im Namen einer vertragschließenden Regierung ausgestellt sind, müssen von den anderen vertragschließenden Regierungen in allen Fragen, die Gegenstand dieses Übereinkommens sind, anerkannt werden. Hinsichtlich ihrer Gültigkeit sind sie von den anderen vertragschließenden Regierungen den Zeugnissen, die sie für ihre eigenen Schiffe ausstellen, gleichzustellen.

Regel 17

Abweichungen von den Zeugnissen

(a) Hat ein Schiff im Laufe einer bestimmten Reise weniger Personen als die im Sicherheitszeugnis angegebene Gesamtzahl an Bord, und ist es daher in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Regeln berechtigt, weniger Rettungsboote und andere Rettungsgeräte als im Zeugnis angegeben mitzuführen, so kann eine Bescheinigung darüber durch die Regierung, den Beamten, die Person oder die Körperschaft, die in den Regeln 11 und 13 aufgeführt sind, ausgestellt werden.

(b) Aus dieser Bescheinigung muß ersichtlich sein, daß unter den obwaltenden Umständen keine Verletzung der Vorschriften dieser Regeln vorliegt. Sie muß dem Zeugnis beigefügt werden und es insoweit ersetzen, als die Rettungsgeräte in Betracht kommen. Sie gilt nur für die Reise, für die sie ausgestellt ist.

Regel 18

Überprüfung

Jedes Schiff, das ein Zeugnis nach Regel 11 oder 12 besitzt, unterliegt in den Häfen der anderen vertragschließenden Regierungen der Überprüfung durch ordnungsmäßig ermächtigte Beamte dieser Regierungen insoweit, als diese Überprüfung zur Feststellung dient, daß an Bord ein gültiges Zeugnis vorhanden ist und erforderlichenfalls, daß die Seetüchtigkeit des Schiffes im wesentlichen den Angaben dieses Zeugnisses entspricht. Dieses Zeugnis ist anzuerkennen, es sei denn, daß nach Ansicht des prüfenden Beamten die Seetüchtigkeit des Schiffes im wesentlichen nicht den Angaben dieses Zeugnisses entspricht und das Schiff nicht in See gehen kann, ohne die Fahr-

danger to the passengers or the crew, when he shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew. In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall inform the Consul of the country in which the ship is registered in writing forthwith of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary, and the facts shall be reported to the Organisation.

mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans ce cas, il doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans le cas où ce contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant ce contrôle doit informer immédiatement et par écrit le Consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire, et il sera fait rapport des faits à l'Organisation.

gäste oder die Schiffsbesatzung zu gefährden. In einem solchen Fall muß der Beamte alle notwendigen Maßnahmen treffen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis es ohne Gefahr für Fahrgäste und Besatzung in See gehen kann. Falls diese Überprüfung Anlaß zum Einschreiten irgendwelcher Art gibt, muß der die Überprüfung durchführende Beamte unverzüglich den Konsul des Landes, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, schriftlich von allen Punkten unterrichten, in denen ein Einschreiten für notwendig gehalten wurde. Der Organisation ist ein Bericht über den Tatbestand vorzulegen.

Regulation 19

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds appropriate valid certificates.

Règle 19

Bénéfice de la Convention

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être revendiqué en faveur d'aucun navire, s'il ne possède pas les certificats voulus, non périmés.

Regel 19

Vergünstigungen

Die Vergünstigungen dieses Übereinkommens können für kein Schiff beansprucht werden, das nicht die ordnungsmäßigen und gültigen Zeugnisse besitzt.

PART C

Casualties

Regulation 20

Casualties

(a) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any major marine casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention. Such investigation, in addition to any other purpose, shall have the object of determining whether any changes in the present Regulations are desirable.

(b) Each Contracting Government undertakes to supply the Organisation with pertinent information concerning such casualties. No reports or recommendations of the Organisation based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

PARTIE C

Accidents

Règle 20

Accidents

(a) Chaque Administration s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident important survenu en mer à un de ses navires tombant sous le coup de la présente Convention. Cette enquête doit avoir pour objet, entre autres, de déterminer s'il convient d'apporter des modifications aux Règles.

(b) Chaque Gouvernement Contractant s'engage à transmettre à l'Organisation toutes informations pertinentes sur ces accidents. Aucun rapport ou recommandation de l'Organisation basé sur ces informations ne doit révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause, ni en aucune manière imputer la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne, ou laisser présumer leur responsabilité.

TEIL C

Unfälle

Regel 20

Unfälle

(a) Jede Verwaltung verpflichtet sich, eine Untersuchung jedes größeren Seeunfalls, von dem eines ihrer unter die Bestimmungen dieses Übereinkommens fallenden Schiffe betroffen wird, durchzuführen. Diese Untersuchung muß unter anderem die Feststellung zum Ziel haben, ob Änderungen dieser Regeln erwünscht sind.

(b) Jede vertragschließende Regierung verpflichtet sich, der Organisation die erforderlichen Angaben über derartige Unfälle zuzuleiten. Kein Bericht und keine Empfehlung der Organisation, die sich auf eine solche Mitteilung stützen, dürfen die Identität oder Nationalität der beteiligten Schiffe erkennen lassen oder in irgendeiner Weise ein Schiff oder eine Person mit der Schuld für einen solchen Unfall belasten oder sie unterstellen.

CHAPTER II

Construction

PART A

General

Regulation 1

Application

(a) (i) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to new ships.

(ii) In the case of existing passenger ships and cargo ships which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration, with a view to improvements being made to provide increased safety where practicable and reasonable.

CHAPITRE II

Construction

PARTIE A

Généralités

Règle 1

Application

(a) (i) Le présent Chapitre s'applique aux navires neufs sauf dans les cas où il en est expressément disposé autrement.

(ii) Dans les cas de navires à passagers et de navires de charge existants ne satisfaisant pas déjà aux dispositions du présent Chapitre relatives aux navires neufs, les mesures à prendre pour chaque navire seront déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à accroître la sécurité sur les points où cela sera pratiquement réalisable et raisonnable.

KAPITEL II

Bauart der Schiffe

TEIL A

Allgemeines

Regel 1

Geltungsbereich

(a) (i) Ist nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt, so gilt dieses Kapitel für neue Schiffe.

(ii) Bei vorhandenen Fahrgastschiffen und Frachtschiffen, die nicht bereits den Vorschriften dieses Kapitels über neue Schiffe entsprechen, hat die Verwaltung die Einrichtungen jedes Schiffes daraufhin zu prüfen, ob zur Erzielung einer größeren Sicherheit, soweit ausführbar und zweckmäßig, Verbesserungen durchgeführt werden können.

(b) For the purpose of this Chapter:—

(i) A new passenger ship is a passenger ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention, or a cargo ship which is converted to a passenger ship on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.

(ii) A new cargo ship is a cargo ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention.

(c) Each Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any specific requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

(d) In the case of a passenger ship which is permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, it shall comply with the special standards of subdivision set out in Regulation 5 (e), and the associated special provisions regarding permeability in Regulation 4 (d), unless the Administration is satisfied that, having regard to the nature and conditions of the voyage, compliance with the other provisions of the Regulations of this Chapter is sufficient.

(e) In the case of passenger ships which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—

(i) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of construction.

(ii) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers in such trades.

(b) Pour l'application de ce Chapitre:—

(i) Un navire à passagers neuf est, soit un navire à passagers dont la quille a été posée à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement, soit un navire de charge qui est transformé pour être affecté à un service de passagers à cette date ou postérieurement. Tous les autres navires à passagers sont considérés comme navires à passagers existants.

(ii) Un navire de charge neuf est un navire de charge dont la quille a été posée à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou postérieurement à cette date.

(c) L'Administration, si elle considère que le parcours et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une prescription quelconque du présent Chapitre n'est ni raisonnable, ni nécessaire, peut exempter de cette prescription des navires déterminés ou des catégories de navires, appartenant à son pays, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. Ce paragraphe ne doit pas s'appliquer aux navires mentionnés au paragraphe (d) de la présente Règle.

(d) Si un navire à passagers est autorisé en vertu du Chapitre III, Règle 22, à transporter un nombre de personnes supérieur à celui que peuvent recevoir ses embarcations de sauvetage, il doit se conformer aux règles spéciales de cloisonnement faisant l'objet de la Règle 5 (e), et aux dispositions spéciales connexes relatives à la perméabilité faisant l'objet de la Règle 4 (d), à moins que, compte tenu de la nature et des conditions du voyage, l'Administration considère comme suffisante l'application des autres dispositions des Règles du présent Chapitre.

(e) Dans le cas de navires à passagers qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, l'Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, exempter ceux de ces navires qui appartiennent à son pays de l'application des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:—

(i) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.

(ii) Des mesures doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui devront s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec celles des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés au transport de ces passagers.

(b) Im Sinne dieses Kapitels gilt: —

(i) Ein neues Fahrgastschiff ist ein Fahrgastschiff, dessen Kiel an oder nach dem Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens gelegt wird, oder ein Frachtschiff, das an oder nach diesem Tage zum Fahrgastschiff umgebaut wird. Alle anderen Fahrgastschiffe gelten als vorhandene Fahrgastschiffe.

(ii) Ein neues Frachtschiff ist ein Frachtschiff, dessen Kiel an oder nach dem Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens gelegt wird.

(c) Erachtet eine Verwaltung die Anwendung bestimmter Vorschriften dieses Kapitels in Anbetracht der geringen Gefahr und der besonderen Bedingungen der Reise als unzweckmäßig oder unnötig, so kann sie einzelne Schiffe oder Schiffsklassen ihres Landes, die sich im Verlauf ihrer Reise nicht mehr als 20 Seemeilen von der Küste entfernen, von der Befolgung dieser Vorschriften befreien.

(d) Darf ein Fahrgastschiff auf Grund der Regel 22 des Kapitels III eine größere Anzahl von Personen befördern als Rettungsbootsraum vorhanden ist, so muß es den Sonderbestimmungen für die Unterteilung in Regel 5 (e) und den damit zusammenhängenden besonderen Vorschriften über die Flutbarkeit in Regel 4 (d) entsprechen, es sei denn, daß die Verwaltung unter Berücksichtigung der Art und der Bedingungen der Reise die Erfüllung der übrigen Bestimmungen der Regeln dieses Kapitels für ausreichend erachtet.

(e) Bei Fahrgastschiffen, die in einem besonderen Verkehr, wie z. B. in der Pilgerfahrt, eine große Anzahl Fahrgäste ohne besondere Schlafgelegenheiten befördern, kann die Verwaltung, wenn sie davon überzeugt ist, daß es undurchführbar ist, die Einhaltung der Vorschriften dieses Kapitels durchzusetzen, derartige Schiffe ihres Landes von der Befolgung dieser Vorschriften befreien, unter der Bedingung, daß

(i) soweit die besonderen Umstände dieses Verkehrs es zulassen, die Vorschriften über die Bauart der Schiffe weitestgehend eingehalten werden;

(ii) Maßnahmen getroffen werden, um allgemeine Vorschriften aufzustellen, die für die besonderen Verhältnisse dieses Verkehrs gelten sollen. Diese Vorschriften sollen im Einvernehmen mit denjenigen vertragschließenden Regierungen aufgestellt werden, die gegebenenfalls an der Beförderung solcher Fahrgäste in diesem Verkehr unmittelbar interessiert sein könnten.

Notwithstanding any provisions of the present Convention, the Simla Rules, 1931, shall continue in force as between the parties to those Rules until the rules formulated under sub-paragraph (e) (ii) of this Regulation shall come into force.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise:—

(a) (i) The *subdivision loadline* is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

(ii) The *deepest subdivision loadline* is the waterline which corresponds to the greatest draught.

(b) The *length of the ship* is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.

(c) The *breadth of the ship* is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.

(d) The *bulkhead deck* is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.

(e) The *margin line* is a line drawn at least 3 inches (or 76 millimetres) below the upper surface of the bulkhead deck at side.

(f) The *draught* is the vertical distance from the moulded base line amidships to the subdivision loadline in question.

(g) The *permeability* of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(h) The *machinery space* is to be taken as extending from the moulded base line to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.

In the case of unusual arrangements, the Administration may define the limits of the machinery spaces.

(i) *Passenger spaces* are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations 4 and 5, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention, le Règlement de Simla de 1931 doit demeurer en vigueur entre les pays ayant souscrit à ce Règlement jusqu'à l'entrée en vigueur des prescriptions établies en vertu du paragraphe (e) (ii) de la Règle 1 des présentes Règles.

Règle 2

Définitions

Dans ce Chapitre, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement:—

(a) (i) La *ligne de charge de compartimentage* est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage du navire.

(ii) La *ligne de charge maximum de compartimentage* est la flottaison qui correspond au tirant d'eau le plus élevé.

(b) La *longueur du navire* est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(c) La *largeur du navire* est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou au-dessus de cette ligne de charge.

(d) Le *pont de cloisonnement* est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.

(e) La *ligne de surimmersion* est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (ou 3 pouces) au moins, au-dessous de la surface supérieure du pont de cloisonnement.

(f) Le *tirant d'eau* est la distance verticale du tracé de la quille hors membres au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

(g) La *perméabilité* d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

Le volume d'un espace qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

(h) La *tranche des machines* s'etend entre le tracé de la quille hors membres et la ligne de surimmersion d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, s'il y en a, et toutes les soutes à charbon permanentes.

Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut définir les limites des tranches des machines.

(i) Les *espaces à passagers* sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers, à l'exclusion des soutes à bagage, des magasins, des soutes à provisions, à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions des Règles 4 et 5, les espaces prévus en dessous de la ligne de surimmersion pour le logement et l'usage de l'équipage, seront considérés comme espaces à passagers.

Unbeschadet irgendwelcher Bestimmungen dieses Übereinkommens sollen die Simla-Regeln von 1931 so lange für die Länder, für die diese Regeln gelten, in Kraft bleiben, bis die in Absatz (e) (ii) dieser Regel aufgestellten Bestimmungen in Kraft treten.

Regel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels gilt, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, folgendes:—

(a) (i) Die *Schottenladelinie* ist die Wasserlinie, die bei der Festlegung der Unterteilung des Schiffes zugrunde gelegt ist.

(ii) Die *oberste Schottenladelinie* ist die Wasserlinie, die dem größten Tiefgang entspricht.

(b) Die *Länge des Schiffes* ist die zwischen den Loten an den äußersten Enden der obersten Schottenladelinie gemessene Länge.

(c) Die *Breite des Schiffes* ist die äußerste Breite zwischen den Außenkanten der Spanten, gemessen in Höhe oder unterhalb der obersten Schottenladelinie.

(d) Das *Schottendeck* ist das oberste Deck, bis zu dem alle wasserdichten Querschotte hinaufgeführt sind.

(e) Die *Tauchgrenze* ist eine Linie, die mindestens 76 Millimeter (oder 3 Zoll) unterhalb der Oberkante des Schottendecks an der Bordwand gedacht ist.

(f) Der *Tiefgang* ist der senkrechte Abstand von der Oberkante des Kiels mittschiffs bis zu der betreffenden Schottenladelinie.

(g) Die *Flutbarkeit* eines Raumes wird ausgedrückt durch den Prozentteil dieses Raumes, der durch Wasser eingenommen werden kann.

Erstreckt sich ein Raum über die Tauchgrenze nach oben, so ist sein Inhalt nur bis zur Höhe der Tauchgrenze zu messen.

(h) Als *Maschinenraum* rechnet der Raum von der Oberkante des Kiels bis zur Tauchgrenze zwischen den äußeren wasserdichten Hauptquerschotten, welche die für die Haupt- und Hilfsantriebsmaschinen sowie die für etwa vorhandene Kessel und alle festen Kohlenbunker vorgesehenen Räume begrenzen.

Bei wenig gebräuchlichen Anordnungen kann die Verwaltung die Begrenzung der Maschinenräume bestimmen.

(i) *Fahrgasträume* sind solche, die der Unterbringung und dem Gebrauch der Fahrgäste dienen, unter Ausschluß von Gepäck-, Vorrats-, Proviant- und Posträumen.

Bei Anwendung der Regeln 4 und 5 sind Räume unterhalb der Tauchgrenze, die für die Unterbringung und den Gebrauch der Schiffsbesatzung vorgesehen sind, als Fahrgasträume zu rechnen.

(j) In all cases *volumes* shall be calculated to moulded lines.

PART B

Subdivision and Stability

(Part B applies to passenger ships only except that Regulation 18 also applies to cargo ships)

Regulation 3

Floodable Length

(a) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

(b) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation 4 without the ship being submerged beyond the margin line.

(c) (i) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line which at no point is less than 3 inches (or 76 millimetres) below the top of the deck (at side) to which the bulkheads concerned and the shell are carried watertight.

(ii) Where a portion of an assumed margin line is appreciably below the deck to which bulkheads are carried, the Administration may permit a limited relaxation in the watertightness of those portions of the bulkheads which are above the margin line and immediately under the higher deck.

Regulation 4

Permeability

(a) The definite assumptions referred to in Regulation 3 relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.
In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line:—

(i) the machinery space as defined in Regulation 2;

(ii) the portion forward of the machinery space; and

(iii) the portion abaft the machinery space.

(b) (i) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula:—

$$80 + 12{\cdot}5 \left(\frac{a - c}{v}\right)$$

(j) Dans tous les cas, *les volumes* doivent être calculés hors membres.

PARTIE B

Cloisonnement et stabilité

(La Partie B s'applique seulement aux navires à passagers à l'exception de la Règle 18 qui s'applique également aux navires de charge)

Règle 3

Longueur envahissable

(a) Pour chaque point de la longueur du navire la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques du navire considéré.

(b) Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau dans l'hypothèse des conditions définies par la Règle 4, sans que le navire s'immerge au-delà de la ligne de surimmersion.

(c) (i) Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue qui n'est en aucun point à moins de 76 millimètres (ou 3 pouces) au-dessous de la partie supérieure du pont (en abord) jusqu'où les cloisonnements en question et le bordé extérieur sont maintenus étanches.

(ii) Si une partie de la ligne de surimmersion considérée est sensiblement au-dessous du pont jusqu'où les cloisonnements sont prolongés, l'Administration peut autoriser des dérogations dans une certaine limite, pour l'étanchéité des parties du cloisonnement qui sont au-dessus de la ligne de surimmersion et immédiatement audessous du pont le plus élevé.

Règle 4

Perméabilité

(a) Les hypothèses visées à la Règle 3 sont relatives aux perméabilités des volumes limités à la partie haute par la ligne de surimmersion.
Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois régions suivantes du navire, limitées à la partie haute par la ligne de surimmersion:—

(i) la tranche des machines, comme définie par la Règle 2;

(ii) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines;

(iii) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

(b) (i) Pour les navires à vapeur, la perméabilité uniforme moyenne de la tranche des machines sera calculée par la formule:—

$$80 + 12{,}5 \left(\frac{a - c}{v}\right)$$

(j) Der *Inhalt* von Räumen ist stets auf Mallkante zu rechnen.

TEIL B

Unterteilung und Stabilität

(Teil B gilt nur für Fahrgastschiffe mit Ausnahme der Regel 18, die auch für Frachtschiffe gilt)

Regel 3

Flutbare Länge

(a) Die flutbare Länge für irgendeinen Punkt der Schiffslänge ist durch eine Berechnungsart zu bestimmen, welche die Form, den Tiefgang und andere Unterscheidungsmerkmale des betreffenden Schiffes berücksichtigt.

(b) Bei Schiffen mit durchlaufendem Schottendeck ist die flutbare Länge für einen gegebenen Punkt gleich demjenigen größten Teil der Schiffslänge, dessen Mitte in diesem Punkt liegt und der unter bestimmten, in Regel 4 festgesetzten Annahmen so überflutet werden kann, daß das Schiff gerade bis zur Tauchgrenze einsinkt.

(c) (i) Bei Schiffen, die kein durchlaufendes Schottendeck haben, kann die flutbare Länge für irgendeinen Punkt unter Zugrundelegung einer angenommenen, durchlaufenden Tauchgrenze bestimmt werden, die an keinem Punkt weniger als 76 Millimeter (oder 3 Zoll) unterhalb der Oberkante des Decks (an der Bordwand) liegt, bis zu dem die betreffenden Schotte und die Außenhaut wasserdicht hochgeführt sind.

(ii) Liegt ein Teil einer angenommenen Tauchgrenze erheblich unterhalb des Decks, bis zu dem die Schotte geführt sind, so kann die Verwaltung in beschränktem Umfang eine Lockerung der Bestimmungen hinsichtlich der Wasserdichtigkeit der Teile der Schotte zulassen, die sich oberhalb der Tauchgrenze und unmittelbar unter dem darüberliegenden Deck befinden.

Regel 4

Flutbarkeit

(a) Die in Regel 3 gegebenen Annahmen beziehen sich auf die Flutbarkeit der Räume unterhalb der Tauchgrenze.
Bei Bestimmung der flutbaren Länge ist eine einheitliche mittlere Flutbarkeit für die ganze Länge jedes der drei folgenden Teile des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze anzunehmen:—

(i) für den Maschinenraum entsprechend Regel 2,

(ii) für den Teil vor dem Maschinenraum und

(iii) für den Teil hinter dem Maschinenraum.

(b) (i) Für Dampfschiffe ist die einheitliche mittlere Flutbarkeit für den gesamten Maschinenraum nach folgender Formel zu bestimmen:—

$$80 + 12{,}5 \left(\frac{a - c}{v}\right)$$

where:

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2, which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

(ii) For ships propelled by internal combustion enqines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.

(iii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability as determined by detailed calculation, is less than that given by the formula, the detailed calculated value may be used. For the purpose of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation 2, shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

(c) Except as provided in paragraph (d) below, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula:—

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

where:

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2, which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

(d) In the case of a ship which is permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, and is required under paragraph (d) of Regulation I in this Chapter to comply with special provisions, the uniform average permeability, throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula:—

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

dans laquelle:

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle 2, qui sont situés au-dessus de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

c = volume des entreponts affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

(ii) Pour les navires mus par moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

(iii) Lorsqu'on pourra établir, à la satisfaction de l'Administration, que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul direct est moindre que celle qui résulte de la formule, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement. Pour ce calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers, définis par la Règle 2, sera prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises, au charbon et aux provisions de bord, égale à 60, et celle du double-fond, des soutes à combustible liquide et autres liquides sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'Administration.

(c) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (d) ci-après, la perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, sera déterminée par la formule:—

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

dans laquelle:

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle 2, qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines;

v = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

(d) Dans le cas d'un navire autorisé, aux termes de la Règle 22 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur à la capacité de ses embarcations, et qui doit, aux termes du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent Chapitre, satisfaire à des dispositions spéciales, la perméabilité uniforme moyenne dans toutes les parties du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines doit être déterminée par la formule:—

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

Hierbei ist

a = der Inhalt der Fahrgasträume entsprechend Regel 2, die unterhalb der Tauchgrenze, aber innerhalb der Grenzen des Maschinenraumes liegen,

c = der Inhalt der Zwischendecksräume unterhalb der Tauchgrenze, aber innerhalb der Grenzen des Maschinenraumes, die für Ladung, Kohle oder Vorräte bestimmt sind,

v = der Gesamtinhalt des Maschinenraumes unterhalb der Tauchgrenze.

(ii) Für Schiffe mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren ist die sich aus der obigen Formel ergebende einheitliche mittlere Flutbarkeit um 5 zu erhöhen.

(iii) Wird die Verwaltung davon überzeugt, daß die durch genaue Berechnung bestimmte mittlere Flutbarkeit kleiner ist als die sich nach der obigen Formel ergebende, kann der errechnete Wert eingesetzt werden. Bei einer solchen Berechnung ist die Flutbarkeit der Fahrgasträume entsprechend Regel 2 mit 95, die Flutbarkeit aller Lade-, Kohlen- und Vorratsräume mit 60 und die Flutbarkeit des Doppelbodens, der Öl- und anderen Tanks mit Werten einzusetzen, die in jedem Einzelfall von der Verwaltung genehmigt werden müssen.

(c) Außer in den durch nachstehenden Absatz (d) vorgesehenen Fällen ist die einheitliche mittlere Flutbarkeit für den Teil des Schiffes vor (oder hinter) dem Maschinenraum nach folgender Formel zu bestimmen:—

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

Hierbei ist

a = der Inhalt der Fahrgasträume entsprechend Regel 2 unterhalb der Tauchgrenze vor (oder hinter) dem Maschinenraum, und

v = der Gesamtinhalt des Teils des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze vor (oder hinter) dem Maschinenraum.

(d) Bei einem Schiff, das auf Grund der Bestimmungen der Regel 22 des Kapitels III eine größere Anzahl von Personen befördern darf als Rettungsbootsraum vorhanden ist, und das nach Absatz (d) der Regel 1 dieses Kapitels besonderen Vorschriften entsprechen muß, ist die einheitliche mittlere Flutbarkeit für den gesamten Teil des Schiffes vor (oder hinter) dem Maschinenraum nach folgender Formel zu bestimmen:—

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

where:

b = the volume of the spaces below the margin line and above the tops of floors, inner bottom, or peak tanks, as the case may be, which are appropriated to and used as cargo spaces, coal or oil fuel bunkers, store rooms, baggage and mail rooms, chain lockers and fresh water, before (or abaft) the machinery space; and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

In the case of ships engaged on services where the cargo holds are not generally occupied by any substantial quantities of cargo, no part of the cargo spaces is to be included in calculating „b."

(e) In the case of unusual arrangements the Administration may allow, or require, a detailed calculation of average permeability for the portions before or abaft the machinery spaces. For the purpose of such calculation the permeability of passenger spaces as defined in Regulation 2 shall be taken as 95, that of spaces containing machinery as 80, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such value as may be approved in each case by the Administration.

(f) If a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. If, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

dans laquelle:

b = le volume des espaces situés en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, au-dessous de la ligne de surimmersion et au-dessus de la partie supérieure des varangues, du double-fond ou des peaks, selon le cas, et propres à servir de cales à marchandises, de soutes à charbon ou à combustible liquide, de magasins à provisions de bord, de soutes à bagages, à dépêches et colis postaux, de puits au chaînes et de citernes à eau douce;

v = le volume total de la partie du navire située au-dessous de la ligne de surimmersion en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

Dans le cas de navires assurant des services au cours desquels les cales à marchandises ne sont généralement pas occupées par de fortes quantités de marchandises, il ne doit pas être tenu compte des espaces réservés aux marchandises dans le calcul de "b".

(e) Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut admettre ou exiger le calcul direct de la perméabilité moyenne pour les parties situées à l'avant et à l'arrière de la tranche des machines. Afin de permettre ce calcul, la perméabilité des espaces à passagers, tels qu'ils sont définis au paragraphe (i) de la Règle 2, sera prise égale à 95, celle de la tranche des machines à 80, celle de toutes les soutes à marchandises, à charbon et des magasins à 60, et celle des doubles-fonds, des soutes à combustible et autres liquides, à un chiffre qui peut être dans chaque cas approuvé par l'Administration.

(f) Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étanches transversales, renferme un espace affecté aux passagers ou à l'equipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de ce compartiment, en déduisant, toutefois, tout espace affecté à un autre service qui serait complètement entouré de cloisons métalliques permanentes. Si, cependant, l'espace en question affecté aux passagers ou à l'équipage est lui-même complètement entouré de cloisons métalliques permanentes, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

Hierbei ist

b = der Inhalt der Räume unterhalb der Tauchgrenze und oberhalb der Oberkante der Bodenwrangen des Innenbodens oder der Piektanks, entsprechend den vorliegenden Verhältnissen, vor oder hinter dem Maschinenraum, die als Laderäume, Kohlen- oder Ölbunker, Vorrats-, Gepäck- und Posträume, Kettenkästen und Frischwassertanks vorgesehen sind und verwendet werden, und

v = der Gesamtinhalt des Teils des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze vor (oder hinter) dem Maschinenraum.

Bei Schiffen in einem Dienst, in dem die Laderäume im allgemeinen nicht durch wesentliche Ladungsmengen ausgefüllt sind, ist bei der Berechnung von „b" kein Teil der Laderäume zu berücksichtigen.

(e) Bei wenig gebräuchlichen Anordnungen kann die Verwaltung eine eingehende Berechnung der mittleren Flutbarkeit für die Teile vor oder hinter den Maschinenräumen zulassen oder fordern. Bei einer solchen Berechnung ist die Flutbarkeit der Fahrgasträume entsprechend Regel 2 mit 95, die Flutbarkeit der Räume, in denen sich Maschinen befinden mit 80, die Flutbarkeit aller Lade-, Kohlen- und Vorratsräume mit 60 und die Flutbarkeit des Doppelbodens, der Öl- und anderen Tanks mit Werten einzusetzen, die in jedem Einzelfall von der Verwaltung genehmigt werden müssen.

(f) Liegt in einer Zwischendecksabteilung zwischen zwei wasserdichten Querschotten irgendein Raum für Fahrgäste oder Besatzungsangehörige, so rechnet die ganze Zwischendecksabteilung als Fahrgastraum, unter Abzug solcher Räume, die für andere Zwecke gedacht und durch feste, stählerne Schotte vom Fahrgastraum abgeschlossen sind. Ist dagegen der fragliche Fahrgast- oder Besatzungsraum durch feste, stählerne Schotte vollkommen umschlossen, so braucht nur dieser umschlossene Raum als Fahrgastraum gerechnet zu werden.

Regulation 5

Permissible Length of Compartments

(a) Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The degree of subdivision shall vary with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the ship of greatest length, primarily engaged in the carriage of passengers.

(b) *Factor of Subdivision.* — The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from

Règle 5

Longueur admissible des Compartiments

(a) Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Le degré de compartimentage doit varier avec la longueur du navire et le service auquel le navire est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

(b) *Facteur de cloisonnement.* — La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son centre en un point quelconque de la longueur d'un

Regel 5

Zulässige Länge der Abteilungen

(a) Die Schiffe müssen unter Berücksichtigung der Art der vorgesehenen Verwendung so wirksam wie irgend möglich unterteilt sein. Der Grad der Unterteilung wird mit der Länge des Schiffes und dem Verwendungszweck in der Weise verändert, daß der höchste Grad der Unterteilung den Schiffen mit größter Länge, die vornehmlich der Beförderung von Fahrgästen dienen, entspricht.

(b) *Abteilungsfaktor.* — Die größte zulässige Länge einer Abteilung, deren Mitte in irgendeinem Punkt der Schiffslänge liegt, wird aus

the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the *factor of subdivision.*

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continues manner:

(i) as the length of the ship increases, and

(ii) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulæ (I) and (II) where L is the length of the ship as defined in Regulation 2:—

L in feet

$A = \frac{190}{L - 198} + \cdot 18$ (L = 430 and upwards)

L in metres

$A = \frac{58 \cdot 2}{L - 60} + \cdot 18$ (L = 131 and upwards) ....(I)

L in feet

$B = \frac{100}{L - 138} + \cdot 18$ (L = 260 and upwards)

L in metres

$B = \frac{30 \cdot 3}{L - 42} + \cdot 18$ (L = 79 and upwards) ....(II)

(c) *Criterion of Service.* — For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulæ (III) and (IV) where:

C_s = the Criterion Numeral;

L = length of the ship, as defined in Regulation 2;

M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation 2; with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation 2;

V = the whole volume of the ship below the margin line;

P_1 = KN where;

N = number of passengers for which the ship is to be certified, and

K = has the following values:

	Value of K.
Length in feet and volumes in cubic feet	·6 L.
Length in metres and volumes in cubic metres	·056 L.

navire, se déduit de la longueur envahissable, en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit *facteur de cloisonnement.*

Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire, et, pour une longueur donnée, varie selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur doit décroître d'une façon régulière et continue:

(i) à mesure que la longueur du navire augmente, et

(ii) depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (I) et (II) suivantes, dans lesquelles L est la longueur du navire définie par la Règle 2:—

L en mètres

$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18$ (L = 131 et au-dessus)

L en pieds

$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18$ (L = 430 et au-dessus) .... (I)

L en mètres

$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18$ (L = 79 et au-dessus

L en pieds

$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18$ (L = 260 et au-dessus) .... (II)

(c) *Critérium de Service.* — Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé à l'aide de la valeur du Critérium de Service (appelé ci-après Critérium), donné par les formules III et IV ci-après, dans lesquelles:

C_s = le Critérium;

L = la longueur du navire, définie par la Règle 2;

M = le volume de la tranche des machines, défini par la Règle 2, mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustile liquide, situées hors du double-fond et en avant ou en arrière de la tranche des machines;

P = le volume total des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion d'après la définition de la Règle 2;

V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion;

P_1 = le produit KN;

N = le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé

K = 0,056 L, si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement (0,6 L, si L et V sont mesurés en pieds et pieds cubes respectivement).

der flutbaren Länge durch Multiplikation mit einem entsprechenden Faktor, dem sogenannten *Abteilungsfaktor,* abgeleitet.

Dieser Faktor hängt von der Länge des Schiffes ab und ändert sich für eine gegebene Länge mit der Art der vorgesehenen Verwendung. Er nimmt gleichmäßig und fortlaufend ab

(i) in dem Maße, wie die Länge des Schiffes wächst, und

(ii) von einem Faktor A, gültig für Schiffe, die vornehmlich der Beförderung von Fracht dienen, bis zu einem Faktor B, gültig für Schiffe, die vornehmlich der Beförderung von Fahrgästen dienen.

Die Änderung der Faktoren A und B wird durch folgende Formeln (I) und (II) gegeben, in welchen L die Länge des Schiffes entsprechend Regel 2 ist:—

L in Meter

$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18$ (L = 131 und mehr)

L in Fuß

$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18$ (L = 430 und mehr) .... (I)

L in Meter

$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18$ (L = 79 und mehr)

L in Fuß

$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18$ (L = 260 und mehr) .... (II)

(c) *Kennzeichen des Verwendungszwecks.* — Für ein Schiff von gegebener Länge wird der entsprechende Abteilungsfaktor durch das Kennzeichen des Verwendungszwecks bestimmt, das durch die nachstehenden Formeln (III) und (IV) gegeben wird. Hierbei ist:

C_s = das Kennzeichen des Verwendungszwecks,

L = die Länge des Schiffes entsprechend Regel 2,

M = der Inhalt des Maschinenraumes entsprechend Regel 2, wobei der Inhalt jedes festen Ölbunkers oberhalb des Doppelbodens vor oder hinter dem Maschinenraum diesem hinzugezählt wird,

P = der Inhalt sämtlicher Fahrgasträume unterhalb der Tauchgrenze entsprechend Regel 2,

V = der Gesamtinhalt des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze,

P_1 = das Produkt KN,

N = die Anzahl der Fahrgäste, die das Schiff befördern darf,

K = 0,056 L, wenn die Länge in Meter und die Inhalte in Kubikmeter gerechnet werden (0,6 L, wenn die Länge in Fuß und die Inhalte in Kubikfuß gerechnet werden).

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line, the figure to be taken as P_1 is that sum or $^2/_3$ KN, whichever is the greater.

When P_1 is greater than P

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad \text{(III)}$$

and in other cases

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad \text{(IV)}$$

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(d) *Rules for Subdivision of Ships other than those covered by paragraph (e) of this Regulation.* —

(i) *The subdivision abaft the forepeak* of ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be govered by the factor A given by formula (I); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (II); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula:—

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \quad \text{(V)}$$

Where the factor F is less than 40 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed ·40.

(ii) *The subdivision abaft the forepeak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length having a criterion numeral equal to S, where:

$$S = \frac{9{,}382 - 20L}{34} \text{(L in feet)} = \frac{3{,}574 - 25L}{13} \text{(L in metres)}$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (II); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear inter-

Si la valeur du prodroit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessus de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P_1 le plus grand des deux nombres correspondant à la somme mentionnée ci-dessus d'une part, et à la valeur de $^2/_3$ de KN d'autre part.

Si P_1 est plus grand que P on aura

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad \text{(III)}$$

et dans les autres cas

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad \text{(IV)}$$

Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, on calculera les volumes jusqu'à la ligne de surimmersion effectivement considerée dans le calcul de la longueur envahissable.

(d) *Prescriptions pour le Compartimentage des navires autres que ceux visés par le paragraphe* (e) *de la présente Règle.*—

(i) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule I; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule II; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire à l'aide de la formule:—

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \quad \text{(V)}$$

Si le facteur F est inférieur à 0,40 et s'il est établi, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé, pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0,40.

(ii) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abortage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds), mais pas moins de 79 mètres (on 260 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S donné par la formule:

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \text{(L en mètres)} = \frac{9382 - 20L}{34} \text{(L en pieds)}$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (II); enfin, celui de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par

Ist der Wert des Produkts KN größer als die Summe von P und dem Gesamtinhalt der wirklichen Fahrgasträume oberhalb der Tauchgrenze, so ist an Stelle von P_1 diese Summe oder $^2/_3$ des Produkts KN zu nehmen, und zwar der jeweils größere der beiden Werte.

Ist P_1 größer als P, so ist

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad \text{(III)}$$

und in anderen Fällen

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad \text{(IV)}$$

Für Schiffe, die kein durchlaufendes Schottendeck haben, sind die Inhalte bis zu den wirklichen Tauchgrenzen zu rechnen, die der Bestimmung der flutbaren Längen zugrunde gelegt sind.

(d) *Bestimmungen für die Unterteilung von Schiffen, mit Ausnahme solcher, die unter Absatz (e) dieser Regel fallen.* —

(i) *Die Unterteilung hinter der Vorpiek* muß sich in Schiffen von 131 Meter (oder 430 Fuß) Länge und mehr nach dem durch die Formel (I) gegebenen Faktor A richten, falls das Kennzeichen des Verwendungszwecks 23 oder weniger beträgt; bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von 123 und mehr muß sie sich nach dem durch die Formel (II) gegebenen Faktor B richten. Für Schiffe, die ein Kennzeichen des Verwendungszwecks zwischen 23 und 123 haben, muß der Faktor F durch lineare Interpolation zwischen den Faktoren A und B unter Benutzung folgender Formel bestimmt werden: —

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \quad \text{(V)}$$

Ist der Faktor F kleiner als 0,40 und wird die Verwaltung davon überzeugt, daß es undurchführbar ist, diesen Faktor für den Maschinenraum anzuwenden, so kann sich die Unterteilung dieses Raumes nach einem größeren Faktor richten, der jedoch nicht größer als 0,40 sein darf.

(ii) *Die Unterteilung hinter der Vorpiek* von Schiffen unter 131 Meter (oder 430 Fuß), aber nicht unter 79 Meter (oder 260 Fuß) Länge mit einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von der Größe S, wobei

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \text{(L in Meter)} = \frac{9382 - 20L}{34} \text{(L in Fuß)}$$

ist, muß durch den Faktor 1,00 geregelt werden; bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von 123 und mehr durch den durch die Formel (II) gegebenen Faktor B; bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks

polation between unity and the factor B using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1 - B)\ (C_S - S)}{123 - S} \ldots\ldots\ldots (VI)$$

(iii) *The subdivision abaft the forepeak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (or 79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless, in either case, it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(iv) The provisions of sub-paragraph (d) (iii) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding:—

$$\frac{L^2}{7{,}000}\text{ (in feet)} = \frac{L^2}{650}\text{ (in metres) or 50, whichever is the less.}$$

(e) *Special Standards of Subdivision for Ships which are permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided and are required under paragraph (d) of Regulation 1 in this Chapter to comply with special provisions.*

(i) (a) In the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers, the subdivision abaft the forepeak shall be governed by a factor of ·50 or by the factor determined according to paragraphs (c) and (d) of this Regulation, if less than ·50.

(b) In the case of such ships less than 300 feet (or 91·5 metres) in length, if the Administration is satisfied that compliance with such factor would be impracticable in a compartment, it may allow the length of that compartment to be governed by a higher factor provided the factor used is the lowest that is practicable and reasonable in the circumstances.

(ii) If, in the case of any ship whether less than 300 feet (or 91·5 metres) or not, the necessity of carrying appreciable quantities of cargo makes it impracticable to require the subdivision abaft the forepeak to be governed by a factor not exceeding ·50 the standard of subdivision to be

un facteur obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule:—

$$F = 1 - \frac{(1 - B)\ (C_S - S)}{123 - S} \ldots\ldots\ldots (VI)$$

(iii) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abortage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (ou 260 pieds), dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (ou 260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins que, dans l'un ou l'autre cas il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans une partie quelconque du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

(iv) Les prescriptions de l'alinéa (d) (iii) s'appliqueront également, quelle que soit leur longueur, aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassan t douze (12), mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres:—

$$\frac{L^2}{650}\text{ (L en mètres)} = \frac{L^2}{7{,}000}\text{ (L en pieds) ou 50.}$$

(e) *Règles spéciales de compartimentage des navires autorisés, en vertu de la Règle 22 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur au nombre que peuvent recevoir leurs embarcations de sauvetage et tenus, aux termes du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent Chapitre, de se conformer à des dispositions spéciales.*

(i) (a) Dans le cas de navires essentiellement destinés au transport de passagers, le compartimentage en arrière de la cloison d'abordage doit être déterminé par le facteur 0,50, ou par un facteur déterminé conformément aux paragraphes (c) et (d) de la présente Règle, s'il est inférieur à 0,50.

(b) Si, dans le cas de navires de ce genre, d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), l'Administration reconnaît qu'il serait impossible d'appliquer un tel facteur à un compartiment, elle peut tolérer que la longueur de ce compartiment soit déterminée par un facteur supérieur, à condition que le facteur employé soit le plus faible qu'il est pratiquement possible et raisonnable d'adopter dans les circonstances envisagées.

(ii) Si, dans le cas d'un navire quelconque, qu'il soit d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds) ou non, la nécessité de transporter de fortes quantités de marchandises ne permet pas, en pratique, d'exiger que le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage soit déterminé par un

zwischen S und 123 durch den Faktor F, der durch lineare Interpolation zwischen 1,00 und dem Faktor B unter Benutzung der folgenden Formel erhalten wird:—

$$F = 1 - \frac{(1 - B)\ (C_s - S)}{123 - S} \ldots\ldots\ldots\ldots (VI)$$

(iii) *Die Unterteilung hinter der Vorpiek* von Schiffen unter 131 Meter (oder 430 Fuß), aber nicht unter 79 Meter (oder 260 Fuß) Länge mit einem Kennzeichen des Verwendungszwecks kleiner als S, sowie von allen Schiffen unter 79 Meter (oder 260 Fuß) muß unter Anwendung des Faktors 1,00 erfolgen. Falls jedoch in beiden Fällen die Verwaltung davon überzeugt wird, daß es undurchführbar ist, für irgendeinen Teil des Schiffes diesen Faktor anzuwenden, kann die Verwaltung solche Erleichterungen zugestehen, die ihr unter Beachtung aller Umstände als gerechtfertigt erscheinen.

(iv) Die Vorschriften des Absatzes (d) (iii) gelten gleichfalls für Schiffe jeglicher Länge, die mehr als 12 Fahrgäste befördern dürfen, aber nicht mehr als die kleinere der beiden folgenden Zahlen: —

$$\frac{L^2}{650}\text{ (L in Meter)} = \frac{L^2}{7000}\text{ (L in Fuß) oder 50.}$$

(e) *Sonderbestimmungen für die Unterteilung von Schiffen, die nach Regel 22 des Kapitels III eine größere Anzahl von Fahrgästen befördern dürfen als Rettungsbootsraum vorhanden ist und die gemäß Absatz (d) der Regel 1 dieses Kapitels besondere Bedingungen erfüllen müssen.*

(i) (a) Bei Schiffen, die vornehmlich der Beförderung von Fahrgästen dienen, muß sich die Unterteilung hinter der Vorpiek nach dem Faktor 0,50 oder nach einem auf Grund der Bestimmungen der Absätze (c) und (d) dieser Regel berechneten Faktor richten, wenn sein Wert kleiner als 0,50 ist.

(b) Hat sich die Verwaltung bei derartigen Schiffen von unter 91,50 Meter (oder 300 Fuß) Länge davon überzeugt, daß die Anwendung dieses Faktors auf eine Abteilung undurchführbar ist, so kann sie gestatten, daß die Bestimmung der Länge dieser Abteilung durch einen größeren Faktor erfolgt, unter der Bedingung, daß der angewandte Faktor der kleinste ist, der bei den vorliegenden Umständen vertretbar ist und praktisch angewendet werden kann.

(ii) Ist es auf irgendeinem Schiff, gleichviel, ob seine Länge weniger als 91,50 Meter (oder 300 Fuß) beträgt oder nicht, im Hinblick auf die Notwendigkeit, erhebliche Ladungsmengen zu befördern, nicht möglich, die Bestimmung der Unterteilung hinter der Vorpiek auf Grund eines Faktors

applied shall be determined in accordance with the following sub-paragraphs (a) to (e), subject to the condition that where the Administration is satisfied that insistence on strict compliance in any respect would be unreasonable, it may allow such alternative arrangement of the watertight bulkheads as appears to be justified on merits and will not diminish the general effectiveness of the subdivision.

(a) The provision of paragraph (c) of this Regulation relating to the criterion numeral shall apply with the exception that in calculating the value of P_1 for berthed passengers K is to have the value defined in paragraph (c) of this Regulation or 125 cubic feet (or 3·55 cubic metres), whichever is the greater, and for unberthed passengers K is to have the value 125 cubic feet (or 3·55 cubic metres).

(b) The factor B in paragraph (b) of this Regulation shall be replaced by the factor BB determined by the following formula:—

L in feet

$$BB = \frac{57.6}{L - 108} + \cdot 20 \quad (L = 180 \text{ and upwards})$$

L in metres

$$BB = \frac{17.6}{L - 33} + \cdot 20 \quad (L = 55 \text{ and upwards})$$

(c) *The subdivision abaft the fore peak* of ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I) in paragraph (b) of this Regulation; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in subparagraph (ii) (b) of this paragraph; and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and BB, using the formula:—

$$F = A - \frac{(A - BB)\ (C_s - 23)}{100}$$

except that if the factor F so obtained is less than ·50 the factor to be used shall be either ·50 or the factor calculated according to the provisions of paragraph (d) (i) of this Regulation, whichever is the smaller.

(d) *The subdivision abaft the fore peak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 180 feet (or 55 metres) in length having a criterion nureal equal to S_1 where:

$$S_1 = \frac{1{,}950 - 4L}{10} \quad (L \text{ in feet})$$

$$S_1 = \frac{3{,}712 - 25L}{19} \quad (L \text{ in metres})$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in sub-paragraph (ii) (b) of this paragraph; of those having a

facteur ne dépassant pas 0,50, le degré de compartimentage applicable sera déterminé conformément aux alinéas (a) à (e) suivants, étant entendu, toutefois, que l'Administration pourra admettre, si elle estime peu raisonnable d'insister pour une application stricte à quelque égard que ce soit, toute autre disposition de cloisons étanches se justifiant par ses qualités, et ne diminuant pas l'efficacité générale du compartimentage.

(a) Les dispositions du paragraphe (c) de la présente Règle, relatives au Critérium de Service, doivent s'appliquer; toutefois, pour le calcul de la valeur de P_1, K doit avoir, pour les passagers en couchettes, la plus grande des deux valeurs suivantes, soit la valeur déterminée au paragraphe (c) de la présente Règle, soit 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes), et, pour les passagers non pourvus de couchettes, une valeur de 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes).

(b) Le facteur B au paragraphe (b) de la présente Règle doit être remplacé par le facteur BB, déterminé selon la formule suivante:—

L en mètres

$$BB = \frac{17{,}6}{L - 33} + 0{,}20 \quad (L = 55 \text{ et au-dessus})$$

L en pieds

$$BB = \frac{57{,}6}{L - 108} + 0{,}20 \quad (L = 180 \text{ et au-dessus})$$

(c) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus, et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (I) figurant au paragraphe (b) de la présente Règle; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur BB, donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) (b) ci-dessus; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire entre les facteurs A et BB à l'aide de la formule:—

$$F = A - \frac{(A - BB)\ (C_s - 23)}{100}$$

sous réserve que, si le facteur F ainsi obtenu est inférieur à 0,50, le facteur à employer sera le moindre des deux nombres, soit 0,50, soit un facteur calculé conformément aux dispositions du paragraphe (d) (i) de la présente Règle.

(d) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds), mais pas moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S_1 donnée par la formule:

$$S_1 = \frac{3712 - 25\,L}{19} \quad (L \text{ en mètres})$$

$$S_1 = \frac{1950 - 4\,L}{10} \quad (L \text{ en pieds})$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur BB donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) (b) du présent

zu fordern, der den Wert von 0,50 nicht überschreitet, so ist der anzuwendende Grad der Unterteilung entsprechend den nachstehenden Absätzen (a) bis (e) zu bestimmen. Die Verwaltung kann jedoch, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß ein Bestehen auf der genauen Befolgung der Vorschriften nicht vertretbar sein würde, jede andere geeignet erscheinende Anordnung der wasserdichten Schotte zulassen, soweit damit eine Beeinträchtigung der allgemeinen Wirksamkeit der Unterteilung nicht verbunden ist.

(a) Die Bestimmungen des Absatzes (c) dieser Regel bezüglich des Kennzeichens des Verwendungszwecks sind anzuwenden, außer bei der Berechnung des Wertes von P_1 für Fahrgäste mit Schlafplätzen, wobei K entweder den in Absatz (c) dieser Regel festgelegten Wert oder 3,55 Kubikmeter (oder 125 Kubikfuß) haben muß, und zwar den größeren der beiden Werte. Für Fahrgäste ohne Schlafplätze muß K einen Wert von 3,55 Kubikmeter (oder 125 Kubikfuß) besitzen.

(b) Der Faktor B in Absatz (b) dieser Regel ist durch den Faktor BB zu ersetzen, der durch die folgende Formel bestimmt wird:—

L in Meter

$$BB = \frac{17{,}6}{L - 33} + 0{,}20 \quad (L = 55 \text{ und mehr})$$

L in Fuß

$$BB = \frac{57{,}6}{L - 108} + 0{,}20 \quad (L = 180 \text{ und mehr})$$

(c) *Die Unterteilung hinter der Vorpiek* muß sich in Schiffen von 131 Meter (oder 430 Fuß) Länge und mehr nach dem durch die Formel (I) in Absatz (b) dieser Regel gegebenen Faktor A richten, falls das Kennzeichen des Verwendungszwecks 23 oder weniger beträgt; bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von 123 und mehr muß sie sich nach dem durch die Formel des vorstehenden Absatzes (ii) (b) gegebenen Faktor BB richten. Für Schiffe, die ein Kennzeichen des Verwendungszwecks zwischen 23 und 123 haben, muß der Faktor F durch lineare Interpolation zwischen den Faktoren A und BB unter Benutzung folgender Formel bestimmt werden:—

$$F = A - \frac{(A - BB)\ (C_s - 23)}{100}$$

Ist jedoch der auf diese Weise bestimmte Faktor F kleiner als 0,50, so ist der kleinere der beiden folgenden Werte als Faktor zu benutzen, entweder 0,50 oder ein auf Grund der Bestimmungen des Absatzes (d) (i) dieser Regel errechnete Faktor.

(d) *Die Unterteilung hinter der Vorpiek* von Schiffen unter 131 Meter (oder 430 Fuß), aber nicht unter 55 Meter (oder 180 Fuß) Länge mit einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von der Größe S_1, wobei:

$$S_1 = \frac{3712 - 25\,L}{19} \quad (L \text{ in Meter})$$

$$S_1 = \frac{1950 - 4\,L}{10} \quad (L \text{ in Fuß})$$

ist, muß durch den Faktor 1,00 geregelt werden; bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von 123 und mehr durch den mit der Formel des Absatzes (ii) (b) gegebenen Faktor BB;

criterion numeral between S_1 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor BB, using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)\ (C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

except that in either of the two latter cases if the factor so obtained is less than ·50 the subdivision may be governed by a factor not exceeding ·50.

(e) *The subdivision abaft the fore peak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 180 feet (or 55 metres) in length and having a criterion numeral less than S_1, and of all ships less than 180 feet (or 55 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in particular compartments, in which event the Administration may allow such relaxations in respect of those compartments as appear to be justified, having regard to all the circumstances, provided that the aftermost compartment and as many as possible of the forward compartments (between the forepeak and the after end of the machinery space) shall be kept within the floodable length.

paragraphe, enfin celui de ceux dont le critérium est compris entre S_1 et 123 par le facteur F obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur BB, au moyen de la formule:—

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)\ (C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

sous réserve que, si dans chacun des deux derniers cas, le facteur ainsi obtenu est inférieur à 0,5, le cloisonnement puisse être déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,50.

(e) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins le 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, et dont le critérium est moindre que S_1, et celui de tous les navires ayant moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans des compartiments particuliers; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances en ce qui concerne ces compartiments, dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances, à condition toutefois que le compartiment extrême arrière et le plus grand nombre possible des compartiments avant (compris entre la cloison d'abordage et l'extrémité arrière de la tranche des machines) n'aient pas une longueur dépassant la longueur admissible.

bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks zwischen S_1 und 123 durch den Faktor F, der durch lineare Interpolation zwischen dem Faktor 1,00 und dem Faktor BB unter Benutzung folgender Formel erhalten wird:—

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)\ (C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

Ist jedoch in einem der beiden letzteren Fälle der auf diese Weise erhaltene Faktor kleiner als 0,50, so kann die Unterteilung durch einen Faktor bestimmt werden, der den Wert von 0,50 nicht überschreitet.

(e) *Die Unterteilung hinter der Vorpiek* von Schiffen unter 131 Meter (oder 430 Fuß), aber nicht unter 55 Meter (oder 180 Fuß) Länge, mit einem Kennzeichen des Verwendungszwecks kleiner als S_1, sowie von allen Schiffen unter 55 Meter (oder 180 Fuß) Länge muß unter Benutzung des Faktors 1,00 erfolgen. Wird jedoch die Verwaltung davon überzeugt, daß es undurchführbar ist, diesem Faktor bei besonderen Abteilungen zu entsprechen, kann die Verwaltung solche Erleichterungen bezüglich dieser Abteilungen zugestehen, die ihr unter Beachtung aller Umstände als gerechtfertigt erscheinen. Hierbei müssen jedoch die achterste Abteilung und eine möglichst große Zahl vorderer Abteilungen (zwischen der Vorpiek und dem hinteren Maschinenraumschott) innerhalb der Grenzen der flutbaren Länge bleiben.

Regulation 6

Special Rules concerning Subdivision

(a) Where in a portion or portions of a ship the watertight bulkheads are carried to a higher deck than in the remainder of the ship, and it is desired to take advantage of this higher extension of the bulkheads in calculating the floodable length, separate margin lines may be used for each such portion of the ship provided that:

(i) the sides of the ship are extended throughout the ship's length to the deck corresponding to the upper margin line and all openings in the shell plating below this deck throughout the length of the ship are treated as being below a margin line, for the purposes of Regulation 13; and

(ii) the two compartments adjacent to the "step" in the bulkhead deck are each within the permissible length corresponding to their respective margin lines and, in addition, their combined length does not exceed twice the permissible length based on the lower margin line.

(b) (i) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation 5 provided the

Règle 6

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage

(a) Quand, dans une ou plusieurs régions du navire, les cloisons étanches sont prolongées jusqu'à un pont plus élevé que sur le reste du navire et qu'on désire bénéficier de cette extension des cloisons en hauteur, on peut, pour calculer la longueur envahissable, utiliser des lignes de surimmersion séparées, pour chacune de ces régions du navire, à condition:

(i) que la muraille du navire s'étende sur toute l. longueur du navire jusqu'au pont correspondant à la ligne de surimmersion la plus haute et que toutes les ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de ce pont sur toute la longueur du navire soient considérées comme étant, au regard de la Règle 13, au-dessous de la ligne de surimmersion.

(ii) que les deux compartiments adjacents à la "baïonnette" du pont de cloisonnement soient, chacun, dans les limites de la longueur admissible, correspondant à leurs lignes de surimmersion respectives, et qu'en outre, leurs longueurs combinées n'excèdent pas le double de la longueur admissible calculée avec la ligne de surimmersion inférieure.

(b) (i) La longueur d'un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de

Regel 6

Besondere Vorschriften für die Unterteilung

(a) Werden in einem oder mehreren Teilen des Schiffes die wasserdichten Schotte bis zu einem höheren Deck hinaufgeführt als im übrigen Teil des Schiffes und ist es erwünscht, diese Höherführung der Schotte bei der Berechnung der flutbaren Länge auszunutzen, so können besondere Tauchgrenzen für jeden dieser Schiffsteile angewendet werden, vorausgesetzt daß

(i) die Außenwände über die ganze Länge des Schiffes bis zu dem Deck reichen, das der höchsten Tauchgrenze entspricht, und alle Öffnungen in der Außenhaut unterhalb dieses Decks über die ganze Schiffslänge im Sinne der Regel 13 als unterhalb der Tauchgrenze befindlich behandelt werden, und

(ii) keine der beiden der „Stufe" im Schottendeck benachbarten Abteilungen die bei ihrer jeweiligen Tauchgrenze zulässige Länge überschreitet, und außerdem die Gesamtlänge beider Abteilungen nicht die doppelte zulässige Länge überschreitet, die auf Grund der unteren Tauchgrenze errechnet ist.

(b) (i) Eine Abteilung kann die in Regel 5 bestimmte zulässige Länge überschreiten, wenn ihre Länge und die

combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

(ii) If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

(iii) Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

(c) In ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(d) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation 2, and measured at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

(e) A main transverse bulkhead may be stepped provided that it meets one of the following conditions:—

(i) The combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed either 90 per cent. of the floodable length or twice the permissible length, except that in ships having a factor of subdivision greater than ·9, the combined length of the two compartments in question shall not exceed the permissible length.

(ii) Additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.

(iii) The compartment over which the step extends does not exceed the permissible length corresponding to a margin line taken 3 inches (or 76 millimetres) below the step.

(f) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

la Règle 5, pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents, comprenant chacune le compartiment en question, ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

(ii) Si l'un des deux compartiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être fixée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.

(iii) Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

(c) Pour les navires d'au moins 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

(d) Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse, vers l'extérieur du navire, deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bordé égale à 1/5ème de la largeur du navire définie par la Règle 2, cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie sera considérée comme un baïonnette et on lui appliquera les règles du paragraphe suivant.

(e) Une cloison transversale principale peut être à baïonnette pourvu qu'elle satisfasse à l'une des conditions suivantes:—

(i) La longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 pour cent de la longueur envahissable ou deux fois la longueur admissible, avec la réserve, toutefois, que pour les navires ayant un facteur de cloisonnement supérieur à 0,9 la longueur totale des deux compartiments en question ne dépasse pas la longueur admissible.

(ii) Un compartimentage supplémentaire est prévu par le travers de la baïonnette pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.

(iii) Le compartiment au-dessus duquel s'étend la baïonnette ne dépasse pas la longueur admissible correspondant à une ligne de surimmersion prise 76 mm. (3 pouces) au-dessous de la baïonnette.

(f) Lorsqu'une cloison transversale principale présente une niche ou une baïonnette, on la remplacera, dans la détermination du cloisonnement, par une cloison plane équivalente.

Länge der vor oder hinter ihr liegenden benachbarten Abteilung zusammengenommen weder die flutbare Länge noch die doppelte zulässige Länge, je nachdem welcher Wert der kleinere ist, überschreitet.

(ii) Liegt eine der beiden benachbarten Abteilungen innerhalb und die andere außerhalb des Maschinenraumes und weicht die mittlere Flutbarkeit des Teils des Schiffes, in dem die letztere Abteilung liegt, von derjenigen des Maschinenraumes ab, so ist die Gesamtlänge der beiden Abteilungen der mittleren Flutbarkeit der beiden Teile des Schiffes, in denen die Abteilungen liegen, anzugleichen.

(iii) Haben die beiden benachbarten Abteilungen verschiedene Abteilungsfaktoren, so ist die Gesamtlänge der beiden Abteilungen im entsprechenden Verhältnis festzulegen.

(c) In Schiffen von 131 Meter (oder 430 Fuß) Länge und mehr ist eines der Hauptquerschotte hinter der Vorpiek in einem Abstand vom vorderen Lot anzubringen, der nicht größer ist als die zulässige Länge.

(d) Ein Hauptquerschott darf mit einer Nische versehen sein, wenn alle Teile der Nische auf beiden Seiten des Schiffes innerhalb vertikaler Flächen liegen, die von der Außenhaut ein Fünftel der Breite des Schiffes entsprechend Regel 2 entfernt sind, gemessen im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in Höhe der obersten Schottenladelinie.

Jeder Teil einer Nische, der außerhalb dieser Grenze liegt, ist gemäß folgendem Absatz wie eine Stufe zu behandeln.

(e) Ein Hauptquerschott darf eine Stufe haben, falls es eine der folgenden Bedingungen erfüllt:—

(i) Die Gesamtlänge der beiden Abteilungen, die durch das fragliche Schott getrennt sind, darf 90 v. H. der flutbaren Länge oder die doppelte zulässige Länge nicht überschreiten; bei Schiffen mit einem größeren Abteilungsfaktor als 0,9 darf jedoch die Gesamtlänge der beiden fraglichen Abteilungen die zulässige Länge nicht überschreiten.

(ii) Es ist eine zusätzliche Unterteilung im Bereich der Stufe vorzusehen, damit dieselbe Sicherheit, die bei einem durchgehenden Schott vorhanden wäre, erreicht wird.

(iii) Die Abteilung, oberhalb der sich die Stufe erstreckt, darf die zulässige Länge, die einer 76 Millimeter (oder 3 Zoll) unterhalb der Stufe angenommenen Tauchgrenze entspricht, nicht überschreiten.

(f) Hat ein Hauptquerschott eine Nische oder eine Stufe, so muß für die Bestimmung der Unterteilung ein gleichwertiges ideelles Schott angenommen werden.

(g) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (or 3·05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10·67 metres) whichever is the less, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation 5.

(h) Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (or 3·05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10·67 metres) whichever is the less, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment. In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(g) Si la distance entre deux cloisons transversales principales adjacentes, ou entre les cloisons planes équivalentes ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à la plus petite des deux longueurs 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 3 pour cent de la longueur du navire, ou 10,67 mètres (ou 35 pieds), une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire tel qu'il est prescrit par la Règle 5.

(h) Lorsqu'un compartiment principal étanche transversal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction de l'Administration que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur la plus petite des deux longueurs 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 3 pour cent de la longueur du navire, ou 10,67 mètres (ou 35 pieds), l'ensemble du compartiment principal n'est pas envahi, une augmentation proportionnelle de la longueur admissible peut être accordée par rapport à celle qui serait calculée sans tenir compte du compartimentage supplémentaire. Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne doit pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

(g) Ist der Abstand zwischen zwei benachbarten Hauptquerschotten oder zwischen ihren gleichwertigen ideellen Schotten oder zwischen zwei Ebenen, welche durch die am nächsten zueinander liegenden gestuften Teile der Schotte gelegt sind, kleiner als 3,05 Meter (oder 10 Fuß) + 3 v. H. der Schiffslänge oder 10,67 Meter (oder 35 Fuß), je nachdem welches Maß das kleinere ist, so ist nur eines dieser Schotte als Teil der Unterteilung des Schiffes entsprechend den Vorschriften der Regel 5 anzusehen.

(h) Enthält eine wasserdichte Hauptabteilung örtliche Unterteilungen und wird die Verwaltung davon überzeugt, daß nach einer angenommenen seitlichen Beschädigung, die sich über die kleinere der beiden Längen von entweder 3,05 Meter (oder 10 Fuß) + 3 v.H. der Schiffslänge oder 10,67 Meter (oder 35 Fuß) erstreckt, die gesamte Hauptabteilung nicht überflutet wird so kann eine entsprechende Vergrößerung der zulässigen Länge, die normalerweise für diese Abteilung erforderlich ist, zugelassen werden. Das tragende Volumen an der unbeschädigten Seite darf in diesem Fall nicht größer als das an der beschädigten Seite angenommen werden.

Regulation 7

Stability of Ships in Damaged Condition

(a) Sufficient intact stability shall be provided in all service conditions so as to enable the ship to withstand the final stage of flooding of any one main compartment which is required to be within the floodable length.

Where two adjacent main compartments are separated by a bulkhead which is stepped under the conditions of subparagraph (e) (i) of Regulation 6, the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of those two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is ·50 or less the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any two adjacent main compartments.

(b) (i) The requirements of paragraph (a) of this Regulation shall be determined by calculations which are in accordance with paragraphs (c), (d) and (f), following, and which take into consideration the proportions and design characteristics of the ship and the arrangement and configuration of the damaged compartments. In making these calculations the ship is to be assumed in the worst anticipated service condition as regards stability.

(ii) Where it is proposed to fit decks, inner skins or longitudinal bulkheads of sufficient tightness to seriously restrict the flow of water, the

Règle 7

Stabilité des navires en cas d'avarie

(a) Il devra être prévu, pour le navire intact, dans les diverses conditions d'exploitation, une stabilité telle, qu'après envahissement d'un compartiment principal quelconque restant dans la limite des longueurs envahissables, le navire, au stade final de l'envahissement, puisse satisfaire aux conditions définies ci-dessous.

Lorsque deux compartiments principaux adjacents sont séparés par un cloisonnement avec baïonnette répondant aux prescriptions de l'alinéa (e) (i) de la Règle 6, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions, avec les deux compartiments adjacents supposés envahis.

Lorsque le facteur de compartimentage prévu est 0,5, ou moins, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions, avec deux compartiments principaux adjacents quelconques envahis.

(b) (i) Les dispositions du paragraphe (a) de la présente Règle seront déterminées conformément aux paragraphes (c), (d) et (f) suivants, par des calculs tenant compte des proportions et des caractéristiques de base du navire, ainsi que de la disposition et de la configuration des compartiments ayant subi une avarie. Pour ces calculs, on considère le navire comme étant dans les plus mauvaises conditions de service possibles du point de vue de la stabilité.

(ii) Lorsqu'il est proposé d'installer des ponts, des doubles coques ou des cloisons longitudinales qui, sans être étanches, sont de nature à

Regel 7

Stabilität beschädigter Schiffe

(a) Die Stabilität des unbeschädigten Schiffes muß unter allen Betriebsverhältnissen ausreichen, um dem Schiff zu ermöglichen, auch dem Endstadium der vollen Überflutung irgendeiner Hauptabteilung, die innerhalb der Grenzen der flutbaren Länge bleiben muß, standzuhalten.

Sind zwei benachbarte Hauptabteilungen durch ein gestuftes Schott nach den Vorschriften des Absatzes (e) (i) der Regel 6 getrennt, so muß die Stabilität des unbeschädigten Schiffes ausreichen, um ihm zu ermöglichen, auch der Überflutung dieser beiden benachbarten Abteilungen standzuhalten.

Beträgt der geforderte Abteilungsfaktor 0,50 oder weniger, so muß die Stabilität des unbeschädigten Schiffes ausreichen, um ihm zu ermöglichen, der Überflutung von irgendwelchen zwei benachbarten Hauptabteilungen standzuhalten.

(b) (i) Die Forderungen des Absatzes (a) dieser Regel müssen durch Berechnungen gemäß den nachfolgenden Absätzen (c), (d) und (f) bestimmt werden, wobei die Abmessungen und baulichen Eigenschaften des Schiffes sowie die Lage und Struktur der beschädigten Abteilungen zu berücksichtigen sind. Bei diesen Berechnungen sind in bezug auf die Stabilität die ungünstigsten Bedingungen, die im Betrieb auftreten können, zugrunde zu legen.

(ii) Ist der Einbau von Decks, Doppelwänden oder Längsschotten von ausreichender Dichtigkeit vorgesehen, um das Eindringen von Wasser

Administration shall be satisfied that proper consideration is given to such restrictions in the calculations.

(c) For the purpose of making damage stability calculations the volume and surface permeabilities shall be as follows:—

Spaces	*Permeability*
Occupied by Cargo, Coal or Stores	60
Occupied by Accommodations	95
Occupied by Machinery	85
Intended for Liquids	0 or 95*)

(d) Minimum assumed extent of damage shall be as follows:—

(i) *Longitudinal extent:* 10 ft. (or 3·05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10·67 metres) whichever is the less.

(ii) *Transverse extent:* (measured inboard from the ship's side, at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision load line): a distance of one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2.

(iii) *Vertical extent:* From top of double bottom up to the margin line.

(iv) If any damage of lesser extent than that indicated in the foregoing sub-paragraphs (i), (ii) and (iii), would result in a more severe condition regarding heel or loss of metacentric height such damage shall be assumed in the calculations.

(e) Unsymmetrical flooding is to be kept to a minimum consistent with efficient arrangements. Where special cross-flooding fittings are provided these, together with the maximum heel before equalisation, shall be acceptable to the Administration. Suitable information concerning the use of such fittings shall be supplied to the master of the ship.

(f) The final conditions of the ship after damage and after equalisation measures have been taken shall be as follows:—

(i) In the case of symmetrical flooding the residual metacentric height shall be positive, except that, in special cases, the Administration may accept a negative metacentric height (upright) provided the resulting heel is not more than seven degrees.

*) Whichever results in the more severe requirements.

retarder sérieusement l'envahissement de l'eau, l'Administration doit donner accord sur la mesure dans laquelle ces dispositions sont de nature à influencer les résultats des calculs.

(c) Pour le calcul de la stabilité en cas d'avarie, on adoptera les perméabilités de volume et de surface suivantes:—

Espaces	*Perméabilité*
Occupés par les marchandises, le charbon ou les magasins	60
Occupés par les locaux habités ..	95
Occupés par des machines	85
Destinés aux liquides	0 ou 95

en choisissant pour les deux derniers nombres celui qui entraîne les exigences les plus sévères.

(d) On suppose que les dimensions minima de l'avarie considérée sont les suivantes:—

(i) *Etendue longitudinale:* la plus petite des deux valeurs: 3,05 mètres (ou 10 pieds), plus 3 pour cent de la longueur du navire ou 10,67 mètres (ou 35 pieds).

(ii) *Etendue transversale:* (mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur et perpendiculairement au plan diamétral au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage: une distance d'un cinquième de la largeur du navire, telle que définie dans la Règle 2.

(iii) *Etendue verticale:* de la face supérieure du double-fond jusqu'à la ligne de surimmersion.

(iv) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle indiquée dans les alinéas précédents (i), (ii) et (iii) entraîne des conditions plus sévères du point de vue de la bande, ou de la hauteur métacentrique résiduelle, une telle avarie sera adoptée comme hypothèse des calculs.

(e) L'envahissement dissymétrique doit être réduit au minimum grâce à des dispositions convenables. Lorsque des traverses d'equilibrage sont prévues, leur disposition, ainsi que la valeur de la bande maxima avant équilibrage, doivent être acceptées par l'Administration. Une documentation convenable concernant l'usage de ces dispositions doit être fournie au Capitaine du navire.

(f) Le navire, dans sa situation définitive après avarie et après que les mesures d'équilibrage ont été prises, doit satisfaire aux conditions suivantes:—

(i) En cas d'envahissement symétrique, la hauteur métacentrique résiduelle devra être positive, sauf dans des cas particuliers pour lesquels l'Administration a la faculté d'accepter une hauteur métacentrique négative (navire droit) pourvu que la bande qui en résulte soit inférieure à sept degrés.

weitgehend zu verhindern, so muß die Verwaltung mit dem Ausmaß einverstanden sein, in dem diese Einbauten bei den Berechnungen berücksichtigt werden.

(c) Bei der Berechnung der Stabilität des beschädigten Schiffes sind folgende Flutbarkeitswerte für Inhalt und Fläche anzuwenden:—

Räume	*Flutbarkeit*
Belegt durch Ladung oder Vorräte	60
Belegt durch Unterkunftsräume	95
Belegt durch Maschinenanlagen	85
Vorgesehen für flüssige Ladungen	0 oder 95*)

(d) Die Mindestausdehnung einer Havarie ist wie folgt anzunehmen:—

(i) *Längsausdehnung:* Der kleinere der beiden folgenden Werte: 3,05 Meter (oder 10 Fuß) + 3 v. H. der Schiffslänge oder 10,67 Meter (oder 35 Fuß).

(ii) *Querausdehnung:* (gemessen von der Bordwand im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in Höhe der obersten Schottenladelinie): Eine Entfernung von ein Fünftel der Schiffsbreite entsprechend Regel 2.

(iii) *Vertikale Ausdehnung:* Von Oberkante Doppelboden bis zur Tauchgrenze.

(iv) Würde eine Beschädigung geringeren Umfangs, als in vorstehenden Absätzen (i), (ii) und (iii) angegeben, eine ernstere Lage hinsichtlich der Krängung oder des Verlustes an metazentrischer Höhe verursachen, so ist eine solche Beschädigung als Grundlage für die Berechnungen zu nehmen.

(e) Eine unsymmetrische Überflutung ist durch geeignete Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Sind besondere Querflutungseinrichtungen vorgesehen, so müssen sie, ebenso wie der Höchstkrängungswert vor der Wiederaufrichtung, von der Verwaltung genehmigt sein. Dem Kapitän des Schiffes sind geeignete Unterlagen über die Verwendung solcher Einrichtungen auszuhändigen.

(f) Der Endzustand des Schiffes nach der Beschädigung und nach Durchführung der Wiederaufrichtungsmaßnahmen muß folgender sein:—

(i) Bei einer symmetrischen Flutung muß die metazentrische Resthöhe positiv sein, wenn die Verwaltung nicht in besonderen Fällen einer negativen metazentrischen Höhe (bei aufgerichtetem Schiff) unter der Voraussetzung zustimmt, daß die hierbei entstehende Krängung nicht mehr als sieben Grad beträgt.

*) je nachdem welche Zahl dem strengeren Maßstab entspricht.

(ii) In the case of unsymmetrical flooding the total heel shall not exceed seven degrees, except that, in special cases, the Administration may allow additional heel due to the unsymmetrical moment, but in no case shall the final heel exceed fifteen degrees.

(iii) In no case shall the margin line be submerged in the final stage of flooding. If it is considered that the margin line may become submerged during an intermediate stage of flooding, the Administration may require such investigations and arrangements as it shall consider necessary for the safety of the ship.

(g) The master of the ship shall be supplied with the data necessary to maintain sufficient intact stability under service conditions to enable the ship to withstand the critical damage. In the case of ships requiring cross-flooding the master of the ship shall be informed of the conditions of stability on which the calculations of heel are based and be warned that excessive heeling might result should the ship sustain damage when in a less favourable condition.

(h) (i) No relaxation from the requirements for damage stability may be considered by an Administration unless it is shown that the intact metacentric height in any service condition necessary to meet these requirements is excessive for the service intended.

(ii) Relaxations from the requirements for damage stability shall be permitted only in exceptional cases and subject to the condition that the Administration is to be satisfied that the proportions, arrangements and other characteristics of the ship are the most favourable to stability after damage which can practically and reasonably be adopted in the particular circumstances.

Regulation 8

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c.

(a) (i) A ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship, and not more than 10 feet (or 3·05 metres) plus 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular.

(ii) If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck.

(ii) Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, la bande totale ne doit pas excéder sept degrés, sauf dans certains cas spéciaux, pour lesquels l'Administration peut autoriser une bande supplémentaire, résultant de l'envahissement dissymétrique, pourvu que, en aucun cas, la bande totale dans le stade final n'excède pas quinze degrés.

(iii) En aucun cas, la ligne de surimmersion ne doit être immergée dans le stade final de l'envahissement. S'il est considéré comme probable, que la ligne de surimmersion se trouve immergée au cours d'un stade intermédiaire de l'envahissement, l'Administration peut exiger toutes études et dispositions qu'elle jugera nécessaires pour la sécurité du navire.

(g) Le Capitaine sera pourvu des données nécessaires pour assurer dans les conditions d'exploitation une stabilité à l'état intact suffisante pour permettre au navire de satisfaire aux conditions ci-dessus dans les hypothèses d'avarie les plus défavorables restant dans le cadre défini plus haut. Dans le cas de navires pourvus de traverses d'equilibrage, le Capitaine du navire doit être informé des conditions de stabilité dans lesquelles les calculs de la bande ont été effectués, et il doit être averti que, si le navire se trouvait, à l'état intact, dans des conditions moins avantageuses, il pourrait prendre une bande trop importante en cas d'avarie.

(h) (i) L'Administration ne pourra accorder de dérogation aux exigences concernant la stabilité en cas d'avarie, à moins qu'il ne soit démontré que, dans toute condition d'exploitation, la hauteur métacentrique à l'état intact, résultant de ces exigences, est trop élevée pour l'exploitation envisagée.

(ii) Des dérogations aux prescriptions relatives à la stabilité en cas d'avarie, ne doivent être accordées que dans des cas expectionnels et sous réserve que l'Administration estime que les proportions, les dispositions et autres caractéristiques du navire, susceptibles d'être pratiquement et raisonnablement adoptées dans des circonstances d'exploitation particulières propres au navire, sont les plus favorables possibles du point de vue stabilité en cas d'avarie.

Règle 8

Cloisons d'extrémité, Cloisons limitant la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, etc.

(a) (i) Un navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'arbordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3.05 mètres (ou 10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

(ii) S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie audessus de la cloison d'abordage entre

(ii) Bei einer unsymmetrischen Flutung darf die Gesamtkrängung nicht mehr als sieben Grad betragen. In besonderen Fällen kann die Verwaltung eine zusätzliche Krängung auf Grund des unsymmetrischen Momentes gestatten, wobei jedoch die Gesamtkrängung in der Endlage in keinem Fall mehr als fünfzehn Grad betragen darf.

(iii) In keinem Fall darf die Tauchgrenze im Endzustand der Überflutung unter Wasser liegen. Besteht die Möglichkeit, daß die Tauchgrenze während eines Zwischenstadiums der Überflutung unter Wasser kommt, so kann die Verwaltung die Durchführung aller Untersuchungen und Maßnahmen fordern, die sie im Interesse der Sicherheit des Schiffes für erforderlich hält.

(g) Dem Kapitän sind die Unterlagen auszuhändigen, die erforderlich sind, um unter Betriebsverhältnissen eine ausreichende Stabilität des unbeschädigten Schiffes zu erhalten, damit das Schiff kritischen Beschädigungen standhalten kann. Bei Schiffen mit Querflutungseinrichtungen ist der Kapitän über die Stabilitätsbedingungen zu unterrichten, die als Grundlage für die Krängungsberechnungen gedient haben. Er ist auch darauf hinzuweisen, daß bei einer Beschädigung des Schiffes unter ungünstigeren Stabilitätsverhältnissen eine übergroße Krängung eintreten würde.

(h) (i) Die Verwaltung darf keine Lockerung der Forderungen über die Stabilität im Havariefall zulassen, wenn nicht nachgewiesen wird, daß unter allen Betriebsverhältnissen die zur Erfüllung dieser Forderungen notwendige metazentrische Höhe des unbeschädigten Schiffes für den in Aussicht genommenen Dienst übermäßig groß ist.

(ii) Lockerungen der Forderungen für die Stabilität im Havariefall dürfen nur in Ausnahmefällen und unter dem Vorbehalt zugelassen werden, daß sich die Verwaltung davon überzeugt hat, daß die Abmessungen, Einrichtungen und sonstigen besonderen Eigenschaften des Schiffes hinsichtlich der Stabilität im Havariefall die günstigsten sind, die unter den besonderen Umständen in praktischer Hinsicht vertretbar sind und erreicht werden können.

Regel 8

Piek- und Maschinenraumschotte, Wellentunnel usw.

(a) (i) Ein Schiff muß ein Vorpiek- oder Kollisionsschott haben, das wasserdicht bis zum Schottendeck hochzuführen ist. Dieses Schott muß in einem Abstand von mindestens 5 v. H. der Schiffslänge und von nicht mehr als 3,05 Meter (oder 10 Fuß) + 5 v. H. der Schiffslänge vom vorderen Lot angeordnet sein.

(ii) Hat das Schiff einen langen vorderen Aufbau, so ist das Vorpiekschott wetterdicht bis zum Deck über dem Schottendeck hochzuführen. Diese

The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(b) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation 2, from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(c) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces of moderate volume. The stern gland shall be situated in a watertight shaft tunnel or other watertight space separate from the stern tube compartment and of such volume that, if flooded by leakage through the stern gland, the margin line will not be submerged.

le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux intempéries.

(b) Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la Règle 2, des espaces à passagers et à marchandises situés à l'avant et à l'arrière; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.

(c) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches de volume modéré. Le presse-étoupe arrière doit être placé dans un tunnel étanche ou dans un autre espace étanche séparé du compartiment des tubes de sortie d'arbres arrière et d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

Hochführung braucht nicht genau über dem unteren Schott zu liegen, sofern sie mindestens 5 v. H. der Schiffslänge vom vorderen Lot entfernt liegt und der Teil des Schottendecks, der die Stufe bildet, wirklich wetterdicht ist.

(b) Außerdem sind einzubauen und wasserdicht bis zum Schottendeck hochzuführen ein Hinterpiekschott und Schotte, die den Maschinenraum entsprechend Regel 2 von den Lade- und Fahrgasträumen vorn und hinten trennen. Das Hinterpiekschott kann jedoch unterhalb des Schottendecks enden, wenn der Sicherheitsgrad der Unterteilung des Schiffes hierdurch nicht verringert wird.

(c) Stevenrohre müssen auf jeden Fall in wasserdichten Räumen beschränkter Größe liegen. Die Wellenstopfbuchse muß in einem wasserdichten Wellentunnel oder einem anderen von dem Stevenrohrraum getrennten wasserdichten Raum von solcher Größe liegen, daß die Tauchgrenze bei einem Leck durch die Wellenstopfbuchse nicht unter Wasser kommt.

Regulation 9

Double Bottoms

(a) A double bottom should be fitted extending from the forepeak bulkhead to the afterpeak bulkhead as far as this is practicable and compatible with the design and proper working of the ship.

(i) In ships 200 feet (or 61 metres) and under 249 feet (or 76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the forepeak bulkhead, or as near thereto as practicable.

(ii) In ships 249 feet (or 76 metres) and under 330 feet (or 100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(iii) In ships 330 feet (or 100 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and afterpeak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(b) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's

Règle 9

Doubles-fonds

(a) Un double-fond doit être installé de la cloison du coqueron avant à la cloison du coqueron arrière, dans la mesure où cela est praticable et compatible avec les caractéristiques et l'utilisation normale du navire:

(i) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (ou 200 pieds) et inférieure à 76 mètres (ou 249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que pratiquement possible de cette cloison.

(ii) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (ou 249 pieds) et inférieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.

(iii) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.

(b) Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger effi-

Regel 9

Doppelböden

(a) Zwischen Vor- und Hinterpiekschott muß, soweit durchführbar und mit der Bauart und dem ordnungsmäßigen Betrieb des Schiffes vereinbar, ein Doppelboden eingebaut sein.

(i) Schiffe von 61 Meter (oder 200 Fuß) und weniger als 76 Meter (oder 249 Fuß) Länge müssen mit einem Doppelboden versehen sein, der sich mindestens vom Maschinenraum bis an das Vorpiekschott erstreckt oder so nahe wie durchführbar an dieses herangeführt ist.

(ii) Schiffe von 76 Meter (oder 249 Fuß) und unter 100 Meter (oder 330 Fuß) Länge müssen wenigstens außerhalb des Maschinenraumes mit einem Doppelboden versehen sein, der sich bis an das Vor- und das Hinterpiekschott erstreckt oder so nahe wie durchführbar an sie herangeführt ist.

(iii) Schiffe von 100 Meter (oder 330 Fuß) Länge und mehr müssen mit einem durchgehenden Doppelboden versehen sein, der sich bis an das Vor- und das Hinterpiekschott erstreckt oder so nahe wie durchführbar an sie herangeführt ist.

(b) Ist ein Doppelboden vorgeschrieben, so muß er sich nach den Schiffsseiten hin in einer solchen Weise er-

sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of the bilge. Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(c) Small wells constructed in the double bottom in connection with drainage arrangements of holds, &c., shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (or 457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships. Other wells (*e.g.*, for lubricating oil under main engines) may be permitted by the Administration, if satisfied that the arrangements give protection equivalent to that afforded by a double bottom complying with this Regulation.

(d) A double bottom need not be fitted in way of watertight compartments of moderate size used exclusively for the carriage of liquids, provided the safety of the ship, in the event of bottom or side damage, is not, in the opinion of the Administration, thereby impaired.

(e) In the case of ships to which the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter apply and which are engaged on regular service within the limits of a short international voyage as defined in Regulation 2 of Chapter III, the Administration may permit a double bottom to be dispensed with in any part of the ship which is subdivided by a factor not exceeding ·50, if satisfied that the fitting of a double bottom in that part would not be compatible with the design and proper working of the ship.

Regulation 10

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Load Lines

(a) In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a loadline corresponding to the approved subdivision draught shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accomodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the subdivision draughts which the Administration may approve for the alternative service conditions.

cacement les bouchains. Cette protection sera considerée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de côté avec le bordé extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est coupé par une droite inclinée à 25° sur l'horizontale et menée par le sommet inférieur correspondant du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

(c) Les petits puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes de cale, ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (ou 18 pouces) du bordé extérieur ou du bord intérieur de la tôle de côté. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice. D'autres puisards (par exemple les tanks de retour d'huile de graissage sous les machines principales) peuvent être autorisés par l'Administration, si elle estime que les dispositions d'ensemble assurent une protection équivalente à celle que fournit un double-fond conforme aux termes de la présente Règle.

(d) Il n'est pas nécessaire d'installer un double-fond par le travers des compartiments étanches de dimensions moyennes, utilisés exclusivement pour le transport des liquides, à condition que, dans l'esprit de l'Administration, la sécurité du navire dans le cas d'une avarie du fond ou du bordé ne s'en trouve pas diminuée.

(e) Dans le cas de navires auxquels s'appliquent les prescriptions du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent Chapitre et qui effectuent un service régulier dans les limites prévues pour un voyage international court, à la Règle 2 du Chapitre III, l'Administration peut accorder l'exemption d'un double-fond dans toute partie du navire compartimentée suivant un facteur ne dépassant pas 0,50, si elle reconnaît que l'installation d'un double-fond dans cette partie ne serait pas compatible avec les caractéristiques de base et l'exploitation normale du navire.

Règle 10

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de Charge de Compartimentage

(a) Pour assurer le maintien du degré de cloisonnement exigé, une ligne de charge correspondant au tirant d'eau adopté pour le calcul de cloisonnement approuvé doit être déterminée et marquée sur la muraille du navire. Un navire, ayant des locaux spécialement adaptés alternativement à l'usage des passagers et au transport de marchandises, peut, si l'armateur le désire, avoir une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, marquées de façon à correspondre aux tirants d'eau de compartimentage correspondants, que l'Administration peut approuver pour les conditions d'exploitation considérées.

strecken, daß der Boden bis zur Kimm geschützt ist. Ein solcher Schutz gilt dann als ausreichend, wenn die Schnittlinie der Unterkante der Randplatte mit der Außenhaut nirgends tiefer liegt als eine waagerechte Ebene, deren Schnittpunkte im Hauptspant durch einen Strahl bestimmt werden, der unter einem Winkel von 25 Grad im Abstand der halben Schiffsbreite von der Mittellinie des Schiffes aus an die Grundlinie des Spantes angetragen ist.

(c) Kleine Brunnen im Doppelboden in Verbindung mit den Lenzeinrichtungen der Laderäume usw. dürfen sich weder tiefer nach unten erstrecken als nötig, noch sollen sie weniger als 457 Millimeter (oder 18 Zoll) von der Außenhaut oder von der inneren Kante der Randplatte aus entfernt liegen. Ein Brunnen, der sich bis an die Außenhaut erstreckt, ist jedoch am hinteren Ende des Wellentunnels von Schraubenschiffen erlaubt. Andere Brunnen (z. B. für Schmieröl unter den Hauptmaschinen) können durch die Verwaltung zugelassen werden, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß die Einrichtung den gleichen Schutz bietet, wie er durch einen dieser Regel entsprechenden Doppelboden gegeben ist.

(d) Ein Doppelboden braucht nicht im Bereich von wasserdichten Abteilungen beschränkter Größe, die ausschließlich für die Beförderung von Flüssigkeiten benutzt werden, eingebaut sein, vorausgesetzt, daß nach Ansicht der Verwaltung die Sicherheit des Schiffes im Fall der Havarie des Schiffsbodens oder der Bordwand hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

(e) Bei Schiffen, für die die Vorschriften des Absatzes (d) der Regel 1 dieses Kapitels gelten und die im regelmäßigen Dienst innerhalb der Grenzen einer beschränkten Auslandfahrt entsprechend Regel 2 des Kapitels III verkehren, kann die Verwaltung zulassen, daß von dem Einbau eines Doppelbodens in jedem Schiffsteil abgesehen wird, der durch einen Faktor von nicht mehr als 0,50 unterteilt wird. Die Verwaltung muß sich jedoch davon überzeugt haben, daß der Einbau eines Doppelbodens in dem in Frage kommenden Teil nicht mit der Bauart und dem ordnungsmäßigen Betrieb des Schiffes vereinbar sein würde.

Regel 10

Festlegen, Anmarken und Eintragen der Schottenladelinien

(a) Um den vorgeschriebenen Grad der Unterteilung aufrechtzuerhalten, muß eine Tiefladelinie, die dem genehmigten Schottentiefgang entspricht, festgelegt und an der Bordwand angemarkt sein. Sind auf einem Schiff Räume vorhanden, die besonders eingerichtet sind, um wahlweise Fahrgäste oder Ladung zu befördern, können auf Wunsch des Reeders eine oder mehrere zusätzliche Ladelinien festgelegt und angemarkt werden entsprechend den Schottentiefgängen, die die Verwaltung für die jeweiligen Fahrtbedingungen genehmigen kann.

(b) The subdivision loadlines assigned and marked shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be destinguished by the notation C. 1 for the principal passenger condition, and C. 2., C. 3, &c., for the alternative conditions.

(c) The freeboard corresponding to each of these loadlines shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(d) The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Safety Certificate.

(e) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(f) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the load line mark appropriate to the season and locality as determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(g) A ship shall in no case be so loaded that when she is in salt water the subdivision loadline mark appropriate to the particular voyage and condition of service is submerged.

Regulation 11

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.

(a) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting, with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) (i) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

(ii) Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

(c) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(b) Les lignes de charge de compartimentage déterminées doivent être mentionnées sur le Certificat de Sécurité en désignant par la notation C. 1. celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C. 2., C. 3., etc., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation du navire.

(c) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(d) Le franc-bord relatif à chaque ligne de charge de compartimentage approuvée et aux conditions d'exploitation correspondantes, doit être clairement indiqué dans le Certificat de Sécurité.

(e) Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée correspondant soit à l'echantillonnage du navire, soit à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(f) Quelles que soient les positions des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(g) Un navire ne doit en aucun cas être chargé de telle sorte que, lorsqu'il est en eau salée, la marque de ligne de charge de compartimentage, correspondant à la nature de ce voyage particulier et aux conditions de service, se trouve immergée.

Règle 11

Construction et Epreuves initiales des Cloisons étanches

(a) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

(b) (i) Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

(ii) Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche, ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction propre, sans emploi de bois ou de ciment.

(c) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un inspecteur agréé; cet examen doit être complété, dans tous les cas, par un essai à la lance.

(b) Die festgelegten und angemarkten Schottenladelinien müssen im Sicherheitszeugnis aufgeführt werden und die Bezeichnung C. 1 erhalten für den Fall, der dem reinen Fahrgastschiff entspricht, und C. 2, C. 3 usw. in den anderen Fällen.

(c) Der diesen Ladelinien entsprechende Freibord ist an derselben Stelle und von derselben Deckslinie aus zu messen wie die Freiborde, die dem Internationalen Freibordvertrag von 1930 entsprechen.

(d) Der Freibord, der jeder genehmigten Schottenladelinie entspricht, sowie die Fahrtbedingungen, für die dieser Freibord erteilt ist, sind deutlich im Sicherheitszeugnis anzugeben.

(e) In keinem Fall darf irgendeine Schottenladelinien-Marke höher liegen als die oberste Ladelinie in Seewasser, wie sie durch die Festigkeit des Schiffes bzw. durch den Internationalen Freibordvertrag von 1930 gegeben ist.

(f) Ein Schiff darf ungeachtet der Lage der Schottenladelinien-Marke in keinem Falle derart beladen sein, daß die Freibordmarke überschritten wird, die der Jahreszeit und der Fahrt entspricht, wie sie auf Grund des Internationalen Freibordvertrages von 1930 festgelegt ist.

(g) Ein Schiff darf in keinem Fall derart beladen sein, daß, wenn es sich in Seewasser befindet, die Schottenladelinien-Marke, die den besonderen Reise- und Fahrtbedingungen entspricht, unter Wasser liegt.

Regel 11

Bauart und erstmalige Prüfung der wasserdichten Schotte usw.

(a) Wasserdichte Schotte, sowohl Längs- wie Querschotte, müssen so gebaut sein, daß sie unter Einrechnung einer ausreichenden Sicherheit dem Druck einer Wassersäule, die bis zur Tauchgrenze an dem betreffenden Schott reicht, widerstehen können. Die Bauart dieser Schotte muß den Forderungen der Verwaltung genügen.

(b) (i) Stufen und Nischen in Schotten müssen wasserdicht und so stark gebaut sein wie die Schotte selbst an den betreffenden Stellen.

(ii) Wo Spanten oder Balken durch ein wasserdichtes Deck oder Schott hindurchgehen, ist dieses Deck oder Schott ohne Verwendung von Holz oder Zement wasserdicht zu bauen.

(c) Die Prüfung der Hauptabteilungen durch Auffüllen mit Wasser ist nicht unbedingt vorgeschrieben. Eine vollständige Prüfung der Schotte ist durch einen Besichtiger vorzunehmen. Außerdem ist in jedem Fall eine Abspritzprobe durchzuführen.

(d) The forepeak, double bottoms (including duct keels, and inner skins shall be tested with water to a head up to the margin line.

(e) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (or 0·92 metres) above the top of the tank.

(f) The tests referred to in paragraphs (d) and (e) are for the purpose of ensuring that the subdivision structural arrangements are watertight and are not to be regarded as a test of the fitness of any compartment for the storage of oil fuel or for other special purposes for which a test of a superior character may be required depending on the height to which the liquid has access in the tank or its connections.

Regulation 12

Openings in Watertight Bulkheads

(a) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(b) (i) Where pipes, scuppers, electric cables, &c., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(ii) Valves and cocks not forming part of a piping system shall not be permitted in watertight subdivision bulkheads.

(c) (i) No doors, manholes, or access openings are permitted:—

(a) in the collision bulkhead below the margin line;

(b) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (g) of this Regulation.

(ii) Except as provided in sub-paragraph (c) (iii) below, the collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the forepeak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of

(d) Le coqueron avant, les doubles-fonds (y compris les quilles tubulaires) et les doubles-coques, doivent être soumis à une épreuve sous une hauteur d'eau limitée à la ligne de surimmersion.

(e) Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprouvées pour vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum de compartimentage soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne, en prenant la plus grande de ces charges; toutefois la hauteur de charge au-dessus du plafond ne doit être en aucun cas inférieure à 0,92 m. (ou 3 pieds).

(f) Les essais mentionnés aux paragraphes (d) et (e) ont pour but de vérifier que les dispositions structurales de cloisonnement sont étanches à l'eau et ne doivent pas être considérées comme sanctionnant l'aptitude d'un compartiment quelconque à recevoir des combustibles liquides ou à être utilisé à d'autres usages particuliers pour lesquels un essai d'un caractère plus sévère peut être exigé compte tenu de la hauteur que le liquide peut atteindre dans la citerne considérée ou dans les tuyautages qui la desservent.

Règle 12

Ouvertures dans les Cloisons étanches

(a) Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

(b) i) Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc., traversent des cloisons étanches de compartimentage, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

(ii) Il ne peut exister sur les cloisons étanches de compartimentage ni vannes, ni robinets ne faisant pas partie d'un ensemble de tuyautages.

(c) (i) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès:—

(a) dans la cloison étanche d'abordage au-dessus de la ligne de surimmersion.

(b) dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe (g) de la présente Règle.

(ii) Sauf dans les cas prévus au sous-paragraphe (c) (iii), on peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion par un tuyau au plus, pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni

(d) Die Vorpiek, die Doppelböden (einschließlich der Rohrtunnel) und die Innenhaut sind mit Wasser unter einem Druck einer bis zur Höhe der Tauchgrenze reichenden Wassersäule zu prüfen.

(e) Tanks, die zur Aufnahme von Flüssigkeiten bestimmt sind und die zu der Unterteilung des Schiffes mit herangezogen sind, müssen auf ihre Dichtigkeit mit Wasser unter einem Druck einer bis zur Höhe der obersten Schottenladelinie reichenden Wassersäule geprüft werden oder mit einer Wassersäule entsprechend zwei Drittel der Höhe von der Oberkante des Kiels bis zur Tauchgrenze im Bereich der Tanks, und zwar ist der jeweils größere Wert zugrunde zu legen; in keinem Fall darf die Druckhöhe kleiner sein als 0,92 Meter (oder 3 Fuß) über der Tankdecke.

(f) Die in Absatz (d) und (e) aufgeführten Prüfungen sollen sicherstellen, daß die baulichen Unterteilungseinrichtungen wasserdicht sind. Sie sind nicht als eine Prüfung dafür anzusehen, daß irgendeine Abteilung geeignet ist, Brennstoff aufzunehmen oder anderen besonderen Zwecken zu dienen, für die unter Berücksichtigung der Höhe, die die Flüssigkeit in dem in Frage kommenden Tank oder in den angeschlossenen Rohrleitungen erreichen kann, eine Prüfung mit größeren Anforderungen vorgeschrieben werden kann.

Regel 12

Öffnungen in wasserdichten Schotten

(a) Die Anzahl der Öffnungen in wasserdichten Schotten muß so gering gehalten sein, wie es die Bauart und der ordnungsmäßige Betrieb des Schiffes zulassen. Es sind geeignete Verschlußmöglichkeiten für diese Öffnungen vorzusehen.

(b) (i) Werden Rohre, Speigatte, elektrische Kabel usw. durch wasserdichte Schotte geführt, so ist Vorsorge zu treffen, daß die Wasserdichtigkeit der Schotte erhalten bleibt.

(ii) Ventile und Hähne, die nicht zu einem Rohrleitungssystem gehören, sind in wasserdichten Schotten nicht gestattet.

(c) (i) Türen, Mannlöcher oder Zugangsöffnungen sind nicht zulässig

(a) im Kollisionsschott unterhalb der Tauchgrenze,

(b) in wasserdichten Querschotten, die einen Laderaum von einem benachbarten Laderaum oder von einem festen Bunker oder Hilfsbunker trennen. Ausnahmen behandelt Absatz (g) dieser Regel.

(ii) Mit Ausnahme der nachstehend in Absatz (c) (iii) vorgesehenen Fälle darf das Kollisionsschott unterhalb der Tauchgrenze höchstens durch ein Rohr zum Fluten und Lenzen der Vorpiek durchbrochen werden, unter der Bedingung, daß es mit einem

being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the forepeak to the collision bulkhead.

(iii) If the forepeak is divided to hold two different kinds of liquids, the Administration may allow the collision bulkhead to be pierced below the margin line by two pipes, each of which is fitted as required by the preceding clause, provided the Administration is satisfied that there is no practical alternative to the fitting of such second pipe and that, having regard to the additional subdivision provided in the forepeak, the safety of the ship is maintained.

(d) (i) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in subparagraph (i) (ii) for between deck bunkers doors.

(ii) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise, to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.

(e) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be of the sliding type and shall be located so as to have the sills as high as practicable. The hand gear for operating these doors from above the bulkhead deck shall be situated outside the machinery space if this is consistent with a satisfactory arrangement of the necessary gearing.

(f) (i) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts and doors required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight.

(ii) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.

(iii) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be operated with an all round crank motion, both at the door and at an accessible position above the bulkhead deck.

(iv) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed

d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps sera fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant.

(iii) Si le coqueron avant est divisé pour recevoir deux espèces de liquides différents, l'Administration peut permettre que la cloison d'abordage soit traversée au-dessous de la ligne de surimmersion par deux tuyaux, chacun d'eux satisfaisant aux prescriptions de la clause ci-dessus, pourvu que cette Administration reconnaisse qu'il n'y a pas d'autre moyen pratique en dehors de l'installation de ce second tuyau et que, compte tenu du cloissonnement supplémentaire prévu dans le coqueron avant, la sécurité du navire demeure assurée.

(d) (i) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue au paragraphe (i), (ii) pour les portes des soutes d'entrepont.

(ii) Des dispositions satisfaisantes, au moyen d'écrans ou autrement, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

(e) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être à glissières et placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible. La commande à main pour la manœuvre de ces portes à partir d'un point se trouvant au-dessus du pont de cloisonnement, doit être située à l'extérieur de la tranche des machines, si cet aménagement est compatible avec une disposition satisfaisante du mécanisme correspondant.

(f) (i) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres portes d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons et des portes se fermant par gravité ou par l'action d'un poids.

(ii) Les portes à charnières doivent être pourvues de tourniquets manœuvrables de chaque côté de la cloison.

(iii) Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Si elles doivent être seulement commandées à bras, le mécanisme doit pouvoir être manœuvré sur place, et en outre, d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement, par un mouvement de manivelle à rotation continue.

(iv) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement

Niederschraubventil ausgerüstet ist, das von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden kann. Der Ventilkasten muß innerhalb der Vorpiek am Kollisionsschott angebracht sein.

(iii) Ist die Vorpiek unterteilt, um zwei verschiedene Arten von Flüssigkeiten aufzunehmen, so kann die Verwaltung gestatten, daß das Kollisionsschott unterhalb der Tauchgrenze durch zwei Rohre durchbrochen wird, von denen jedes entsprechend der vorstehenden Bestimmung eingebaut sein muß. Die Verwaltung muß sich jedoch davon überzeugt haben, daß es für den Einbau eines solchen zweiten Rohres keine zweckmäßige Ersatzlösung gibt und daß unter Berücksichtigung der in der Vorpiek vorgesehenen zusätzlichen Unterteilung die Sicherheit des Schiffes gewährleistet bleibt.

(d) (i) Zwischen festen Bunkern und Hilfsbunkern angebrachte wasserdichte Türen müssen immer zugänglich sein, mit Ausnahme der unter (i) (ii) behandelten Zwischendecks-Bunkertüren.

(ii) Ausreichende Vorkehrungen wie Schirme oder andere geeignete Vorrichtungen sind zu treffen, damit das Schließen der wasserdichten Bunkertüren durch Kohle nicht behindert wird.

(e) Im Bereich des Maschinenraumes darf außer den Bunker- und Wellentunneltüren in jedem Hauptquerschott nicht mehr als eine Tür zu Verbindungszwecken angebracht sein. Diese Türen, die Schiebetüren sein müssen, sind so anzubringen, daß ihre Sülle so hoch wie möglich liegen. Die oberhalb des Schottendecks befindliche Handschließvorrichtung für diese Türen muß sich außerhalb des Maschinenraumes befinden, wenn das erforderliche Gestänge sich in befriedigender Weise anbringen läßt.

(f) (i) Als wasserdichte Türen sind nur folgende Arten zugelassen: Hängetüren, Schiebetüren und gleichwertige Türen anderer Bauart. Plattentüren, die nur durch Riegel gesichert sind, und Falltüren oder Türen, die durch ein Fallgewicht geschlossen werden, sind nicht zugelassen.

(ii) Eine Hängetür muß mit Vorreibern ausgestattet sein, die von beiden Seiten des Schottes bedient werden können.

(iii) Eine Schiebetür darf waagerecht oder senkrecht bewegt werden. Wird nur eine Handschließvorrichtung gefordert, so muß die Bedienung durch durchgehende Kurbeldrehungen sowohl an der Tür selbst als auch von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus erfolgen.

(iv) Soll eine Tür durch Kraftantrieb von einer Zentralstelle aus bedient werden, so ist der Antrieb so einzurichten, daß er auch von der Tür aus bedient werden kann. Es ist Vorsorge zu treffen, daß eine solche Tür sich von selbst wieder schließt, wenn sie, nachdem sie von der Zentralstelle

from the central control and also such that any door can be kept closed by local arrangements which will prevent that door from being opened from the central control. Local control handles in connection with the power gear shall be provided at each side of the bulkhead and shall be so arranged as to enable persons passing trough the doorway to hold both handles in the open position. Such power operated doors shall be povided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck. At the latter position the hand gear shall be operated with an all round crank motion. Provision shall be made to give warning by sound signal when the door is about to be closed; the signal shall precede the movement of the door by a safe interval.

si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Des poignées de manœuvre locale, communiquant avec le mécanisme mû par une source d'énergie, doivent être prévues de chaque côté de la cloison et doivent être disposées de telle façon qu'une personne passant par la porte puisse maintenir les deux poignées dans la position ouverte. De telles portes mues par une source d'énergie doivent être munies d'une commande à main manœuvrable de la porte ellemême et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement. A cette dernière position, la commande à main sera manœuvrée par un mouvement de manivelle à rotation continue. Des dispositions doivent être prises pour avertir par un signal sonore que la porte est sur le point de se fermer; l'intervalle de temps entre le signal et le mouvement de la porte doit être suffisant pour assurer toute sécurité.

geschlossen war, durch die örtliche Steuerung geöffnet wird und daß eine Tür durch örtliche Vorrichtungen geschlossen gehalten werden kann, die ein Öffnen von der Zentralstelle aus verhindern. Örtliche Bedienungshebel für den Kraftantrieb sind auf jeder Seite des Schottes vorzusehen und so anzubringen, daß die durch eine Tür gehende Person beide Hebel in der geöffneten Stellung halten kann. Krafttüren müssen mit einer Handschließvorrichtung versehen sein, die an der Tür selbst und von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden kann. An letzterer Stelle muß die Handschließvorrichtung durch durchgehende Kurbeldrehungen betätigt werden können. Es müssen Vorkehrungen für die Abgabe eines akustischen Warnsignals vor dem Schließen der Tür getroffen sein. Aus Sicherheitsgründen muß ausreichend Zeit zwischen der Signalgebung und der Schließbewegung der Tür vorhanden sein.

(v) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.

(v) Les portes de toutes catégories doivent être munies d'indicateurs d'ouverture, permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée.

(v) An allen Bedienungsstellen, außer an den Türen selbst, sind für alle Türarten Anzeigevorrichtungen anzubringen, die anzeigen, ob die Türen geöffnet oder geschlossen sind.

(g) (i) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck the underside of which, at its lowest point at side, is at least 7 feet (or 2·13 metres) above the deepest subdivision loadline, and they are not permitted in those spaces below such deck.

(g) (i) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage,ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure, à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2,13 mètres (ou 7 pieds) audessus de la ligne de charge maximum de compartimentage; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

(g) (i) Wasserdichte Hängetüren in Fahrgast-, Besatzungs- und Arbeitsräumen sind nur über einem Deck erlaubt, dessen Unterkante an seinem tiefsten Punkt an der Bordwand wenigstens 2,13 Meter (oder 7 Fuß) über der obersten Schottenladelinie liegt. Sie sind in derartigen Räumen unterhalb eines solchen Decks nicht erlaubt.

(ii) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, at the highest level consistent with practicability. The outboard vertical edges of such doors shall be situated at a distance from the shell plating which is not less than one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation 2, such distance being measured at right angles to the centre line of the ship at the level of the deepest sub-division load line. These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation, and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in such log book as may be prescribed by the Administration. Where it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

(ii) Des portes étanches à charnières de construction satisfaisante peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont des locaux à marchandises au niveau le plus élevé permettant encore leur utilisation. Les bords verticaux extérieurs de ces portes ne devront pas être situés à une distance du bordé extérieur inférieure à un cinquième de la largeur du navire telle qu'elle est définie à la Règle 2, cette distance étant mesurée perpendiculairement au plan diamétral du navire au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage. Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant la navigation, et les heures de leur ouverture à l'arrivée au port et de leur fermeture avant le depart du port doivent être inscrites dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Lorsqu'il existe des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leurs dispositions font l'objet d'un examen spécial par l'Administration. Celle-ci exigera de l'armateur une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

(ii) Wasserdichte Hängetüren von genügend starker Bauart können in Zwischendecksschotten zugelassen werden, die zwei Laderäume voneinander trennen, und zwar in der größten Höhe, die gerade noch mit ihrer Verwendungsmöglichkeit vereinbar ist. Die zur Bordwand zeigenden senkrechten Türkanten müssen sich in einer Entfernung von mindestens ein Fünftel der Schiffsbreite entsprechend Regel 2 von der Außenhaut befinden, gemessen im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in Höhe der obersten Schottenladelinie. Diese Türen müssen vor Antritt der Reise geschlossen und dürfen während der Fahrt nicht geöffnet werden. Das Öffnen solcher Türen im Hafen sowie das Schließen vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen ist in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen. Sind solche Türen vorgesehen, so hat die Verwaltung der Anzahl und Anordnung dieser Türen besondere Beachtung zu schenken und vom Reeder eine Erklärung über die unbedingte Notwendigkeit derartiger Türen zu verlangen.

(h) All other watertight doors shall be sliding doors.

(h) Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

(h) Alle anderen wasserdichten Türen müssen Schiebetüren sein.

(i) (i) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances

(i) (i) Lorsqu'il existe des portes étanches devant être, à certains moments, ouvertes à la mer, exception

(i) (i) Sind wasserdichte Türen, die zeitweise auf See geöffnet werden, außer Tunneltüren, in den wasserdich-

of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply: —

(I) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge.

(II) When the number of such doors does not exceed 5:

(a) if the criterion numeral does not exceed 30 all the watertight sliding doors may be operated by hand only;

(b) if the criterion numeral exceeds 30 all the watertight sliding doors shall be operated by power;

(c) in any ship, of whatever criterion numeral, if there is only one watertight door apart from the tunnel door, and it is in the machinery space the Administration may allow these two doors to be operated by hand only.

(ii) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the between-decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

(iii) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead and the sills of the openings are less than 7 feet (or 2·13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

(j) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed during navigation except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(k) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(l) (i) Where trunkways or tunnels for access from crew's accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in

faite de celles des entrées des tunnels, et que ces portes sont placées dans les cloisons étanches transversales principales de façon que leur seuil soit au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, les règles suivantes sont appliquées:—

(I) Si le nombre de ces portes excède 5, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle.

(II) Si le nombre de ces portes n'excède pas 5:

(a) si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement;

(b) si le critérium excède 30, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie;

(c) sur tout navire, quel que soit son critérium de service, s'il n'y a qu'une porte étanche, en dehors de la porte du tunnel, et qu'elle se trouve dans la tranche des machines, l'Administration peut autoriser ces deux portes à être manœuvrées à main seulement.

(ii) S'il existe, entre des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement, des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionellement ouvertes pour la maniqulation du charbon, l'emploi d'une source d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnées au journal de bord prescrit par l'Administration.

(iii) L'emploi d'une source d'énergie est également exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes sont situés à moins de 2,13 mètres (ou 7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(j) L'emploi de panneaux démontables en tôle n'est toléré que dans la tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés à la mer, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

(k) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation sauf si le service du navire exige qu'elles soient ouvertes. Dans ce cas elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

(l) (i) Si les tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but, sont ménagés à travers les cloisons transversales étanches, ces tambours

ten Hauptquerschotten so angebracht, daß ihre Sülle unter der obersten Schottenladelinie liegen, so gelten folgende Bestimmungen:—

(I) Ist die Anzahl dieser Türen größer als 5, so müssen alle wasserdichten Schiebetüren mit Kraftantrieb versehen sein und von einer Stelle auf der Brücke des Schiffes aus gleichzeitig geschlossen werden können.

(II) Ist die Anzahl dieser Türen nicht größer als 5, so

(a) brauchen alle wasserdichten Schiebetüren bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von nicht mehr als 30 nur eine Handschließvorrichtung zu erhalten,

(b) müssen alle wasserdichten Schiebetüren bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von mehr als 30 Kraftantrieb erhalten,

(c) kann auf jedem Schiff, ohne Rücksicht auf das Kennzeichen des Verwendungszwecks, wenn außer der Tunneltür nur eine wasserdichte Tür vorhanden ist und diese sich im Maschinenraum befindet, die Verwaltung gestatten, daß diese beiden Türen nur Handschließvorrichtungen erhalten.

(ii) Sind zwischen den Bunkern des Zwischendecks unter dem Schottendeck wasserdichte Türen vorhanden, die zum Trimmen der Kohle auf See gelegentlich offen sein müssen, so haben diese Türen Kraftantrieb zu erhalten. Das Öffnen und das Schließen dieser Türen ist in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.

(iii) Kraftantrieb ist gleichfalls für die Türen erforderlich, die am Durchtritt von Kanälen für die Kühlanlagen von Laderäumen angebracht sind, wenn die Kanäle durch mehr als ein wasserdichtes Hauptquerschott gehen und wenn die Türsülle weniger als 2,13 Meter (oder 7 Fuß) über der obersten Schottenladelinie liegen.

(j) Die Verwendung losnehmbarer Platten an Schotten ist nur im Maschinenraum gestattet. Diese Platten müssen stets vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen festgemacht sein und dürfen während der Fahrt nur im Fall dringender Notwendigkeit entfernt werden. Bei dem Wiedereinsetzen ist auf die Wiederherstellung der Wasserdichtigkeit der Verbindung die nötige Sorgfalt zu verwenden.

(k) Alle wasserdichten Türen müssen während der Fahrt geschlossen sein, außer wenn der Schiffsbetrieb ein Öffnen unbedingt erfordert. Jede offene Tür muß unverzüglich geschlossen werden können.

(l) (i) Werden Durchführungen oder Tunnel, die Zugang von Mannschaftsräumen zum Kesselraum gestatten, oder für Rohrleitungen oder zu irgendeinem anderen Zweck durch wasserdichte Hauptquerschotte geführt, so

accordance with the requirements of Regulation 15. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

(ii) Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

Regulation 13

Openings in the Shell Plating below the Margin Line

(a) The number of openings in the shell plating shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

(b) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the shell plating shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(c) (i) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 2 1/2 per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

(ii) All sidescuttles the sills of which are below the margin line, other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (c) (i), shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(iii) (a) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (c) (ii) are below a line drawn parrallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 4 1/2 feet (or 1·37 metres) plus 2 1/2 per cent. of the breadth of the ship departs from any port, above the water when the ship departs from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port, and they shall not be opened before the ship arrives at the next port. In the

ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle 15. L'accès à l'une au moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert à la mer comme passage, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimmersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

(ii) Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour tirage forcé traversant les cloisons étanches transversales principales, le cas doit être spécialement examiné par l'Administration.

Règle 13

Ouvertures dans le Bordé Extérieur au-dessous de la Ligne de Surimmersion

(a) Le nombre d'ouvertures dans le bordé extérieur doit être réduit au minimum compatible avec les caractéristiques de base du navire et ses conditions normales d'utilisation.

(b) La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés; ils doivent, d'une manière générale, être à la satisfaction de l'Administration.

(c) (i) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur le bordé parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 2 1/2 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

(ii) Tous les hublots dont les bords inférieurs sont en-dessous de la ligne de surimmersion, autres que ceux qui, par application du précédent alinéa, sont du type fixe, doivent être construits de telle sorte que nul ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du Capitaine.

(iii) (a) Si, dans un entrepont le bord inférieur des hublots du type prévu à l'alinéa (c) (ii) ci-dessus, est situé au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 1 m. 37 (ou 4 1/2 pieds) +2,5 pour cent de la largeur du navire, au-dessus de la flottaison au départ du port, tous les hublots de cet entrepont doivent être fermés de façon étanche et à clef avant l'appareillage et ils ne doivent pas être ouverts avant que le navire n'entre dans un port. Il y aura lieu, le cas échéant,

müssen sie wasserdicht und entsprechend den Forderungen der Regel 15 ausgeführt sein. An wenigstens einem Ende dieser Tunnel oder Durchführungen muß sich, falls sie auf See als Durchgänge benutzt werden, ein wasserdichter Zugangsschacht befinden, der so weit hinaufgeführt ist, daß eine Einsteigmöglichkeit oberhalb der Tauchgrenze besteht. Der Zugang zum anderen Ende der Durchführung oder des Tunnels kann durch eine wasserdichte Tür von der Art gehen, wie sie für diese Stelle des Schiffes vorgeschrieben ist. Solche Durchführungen und Tunnel dürfen nicht durch das erste Querschott hinter dem Kollisionsschott gehen.

(ii) Sollen Tunnel oder Durchführungen für künstlichen Zug durch wasserdichte Hauptquerschotte geführt werden, so hat die Verwaltung hierauf besonders zu achten.

Regel 13

Öffnungen in der Außenhaut unterhalb der Tauchgrenze

(a) Die Anzahl der Öffnungen in der Außenhaut muß auf das Mindestmaß beschränkt bleiben, das die Bauart und der ordnungsmäßige Betrieb des Schiffes zulassen.

(b) Die Anordnung und die Wirksamkeit der Schließvorrichtungen aller Öffnungen in der Außenhaut müssen sich nach dem Verwendungszweck und ihrer Anbringungsstelle richten und allgemein den Forderungen der Verwaltung entsprechen.

(c) (i) Liegen in einem Zwischendeck die Unterkanten irgendwelcher Seitenfenster tiefer als eine Linie, die an der Bordwand parallel zum Schottendeck gezogen ist und deren tiefster Punkt 2 1/2 v. H. der Schiffsbreite über der obersten Schottenladelinie liegt, so müssen alle Seitenfenster in dem Zwischendeck als feste Fenster ausgeführt sein.

(ii) Alle Seitenfenster, deren Unterkanten unterhalb der Tauchgrenze liegen, mit Ausnahme derjenigen, die nach Absatz (c) (i) als feste Fenster auszuführen sind, müssen so gebaut sein, daß sie niemand ohne Zustimmung des Kapitäns öffnen kann.

(iii) (a) Liegen in einem Zwischendeck die Unterkanten irgendwelcher der in Absatz (c) (ii) bezeichneten Seitenfenster tiefer als eine Linie, die an der Bordwand parallel zum Schottendeck gezogen ist und deren tiefster Punkt sich 1,37 Meter (oder 4 1/2 Fuß) + 2 1/2 v. H. der Schiffsbreite über der Wasserlinie befindet, auf der das Schiff beim Auslaufen aus irgendeinem Hafen liegt, so sind alle Seitenfenster in dem Zwischendeck wasserdicht zu schließen und abzuschließen bevor das Schiff den Hafen verläßt. Sie dürfen vor der

application of this sub-paragraph the appropriate allowance for fresh water may be made when applicable.

(b) The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in such log book as may be prescribed by the Administration.

(c) For any ship that has one or more sidescuttles so placed that the requirements of the first clause of this sub-paragraph would apply when she was floating at her deepest subdivision load line, the Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line drawn parallel to the bulkhead deck at side, and having its lowest point 4 1/2 feet (or 1·37 metres) plus 2 1/2 per cent. of the breadth of the ship above the waterline corresponding to the limiting mean draught, and at which it will therefore be permissible to depart from port without previously closing and locking them and to open them at sea on the responsibility of the master during the voyage to the next port. In tropical zones as defined in the International Convention respecting Load Lines, 1930, this limiting draught may be increased by 1 foot (or 0·305 metres).

(d) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescutles, except that abaft one-eight of the ship's lenght from the forward perpendicular and above a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (or 3·66 metres) plus 2 1/2 per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision load line, the deadlights may be portable in passenger accomodation other than that for steerage passengers, unless the deadlights are required by the International Convention respecting Load Lines, 1930, to be permanently attached in their proper positions. Such portable deadlights shall be stowed adjacent to the sidescuttles they serve.

de tenir compte du fait que le navire est en eau douce.

(b) Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord prescrit par l'Administration.

(c) Si un ou plusieurs hublots sont situés de telle façon que les prescriptions de l'alinéa (c) (iii) (a) leur soient applicables lorsque le navire est à sa ligne de charge maximum de compartimentage, l'Administration peut préciser le tirant d'eau moyen le plus élevé pour lequel les hublots en question auront le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 m. 37 (4 1/2 pieds), plus 2,5 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire correspondant à ce tirant d'eau moyen et pour lequel, par conséquent, il sera permis de prendre la mer sans fermer ces hublots à clef auparavant, et de les ouvrir en mer sous la responsabilité du Capitaine au cours du voyage vers le port suivant. Dans les zones tropicales, telles qu'elles sont définies dans la Convention Internationale de 1930 relative aux Lignes de Charge, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

(d) Des tapes à charnière d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être aisément et effectivement fermées et verrouillées étanches, doivent être installées sur tous les hublots, sous réserve du fait que, sur l'arrière du huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant, et au-dessus d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 3 m. 66 (ou 12 pieds) + 2,5 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, les tapes peuvent être amovibles dans les locaux réservés aux passagers, autres que ceux réservés aux passagers d'entrepont, à moins que, en vertu de la Convention Internationale de 1930 relative aux Lignes de Charge, elles ne doivent être inamovibles. Ces tapes amovibles doivent être déposées à proximité des hublots qu'elles sont destinées à fermer.

Ankunft des Schiffes im nächsten Hafen nicht geöffnet werden. Bei Anwendung dieses Unterabsatzes kann gegebenenfalls der Umstand, daß das Schiff sich in Frischwasser befindet, berücksichtigt werden.

(b) In das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch ist einzutragen, wann solche Seitenfenster im Hafen geöffnet und wann sie vor dem Auslaufen geschlossen und abgeschlossen worden sind.

(c) Für jedes Schiff, auf dem ein oder mehrere Seitenfenster so angebracht sind, daß die Bestimmungen des ersten Absatzes dieses Unterabsatzes auf sie Anwendung finden, wenn das Schiff auf seiner obersten Schottenladelinie liegt, kann die Verwaltung den mittleren Grenztiefgang bestimmen, bei dem die Unterkanten dieser Seitenfenster über einer Linie liegen, die an der Bordwand parallel zum Schottendeck in einem Mindestabstand von 1,37 Meter (oder 4 1/2 Fuß) + 2 1/2 v. H. der Schiffsbreite über der dem mittleren Grenztiefgang entsprechenden Wasserlinie gezogen ist. Solche Fenster brauchen dann vor dem Auslaufen nicht geschlossen und abgeschlossen zu werden oder sie dürfen unter der Verantwortung des Kapitäns während der Fahrt bis zum nächsten Hafen geöffnet werden. In tropischen Gewässern, wie sie in dem Internationalen Freibordvertrag von 1930 festgelegt sind, darf dieser Grenztiefgang um 0,305 Meter (oder 1 Fuß) vergrößert werden.

(d) Wirksame, innere Hängeblenden, die so anzubringen sind, daß sie leicht und sicher geschlossen und wasserdicht gesichert werden können, sind für alle Seitenfenster vorzusehen. Achterlicher als ein Achtel der Schiffslänge vom vorderen Lot und oberhalb einer Linie, die parallel zum Schottendeck an der Bordwand gezogen ist und deren tiefster Punkt 3,66 Meter (oder 12 Fuß) + 2 1/2 v. H. der Schiffsbreite über der obersten Schottenladelinie liegt, dürfen die Blenden in Fahrgasträumen, außer in Räumen für Zwischendecksfahrgäste, losnehmbar sein, falls die Blenden nicht auf Grund des Internationalen Freibordvertrages von 1930 an den Seitenfenstern fest angebracht sein müssen. Solche losnehmbaren Blenden müssen in der Nähe der Seitenfenster, für die sie vorgesehen sind, untergebracht werden.

(e) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship leaves port.

(f) (i) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

(ii) Sidescuttles may, however, be fitted in spaces appropriated alternatively to the carriage of cargo or passengers, but they shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them or their deadlights without the consent of the master of the ship.

(iii) If cargo is carried in such spaces, the sidescuttles and their deadlights shall be closed watertight and locked before the cargo is shipped and such closing and locking shall be recorded in such logbook as may be prescribed by the Administration.

(g) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the shell plating below the margin line without the special sanction of the Administration.

(h) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the shell plating shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes or in any other satisfactory manner.

(i) (i) All inlets and discharges in the shell plating shall be fitted with efficient and accessible arrangements for preventing the accidental admission of water into the ship.

(ii) (a) Except as provided in subparagraph (i) (iii), each separate discharge led through the shell plating from spaces below the margin line shall be provided either with one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or alternatively, with two automatic non-return valves without such means, the upper of which is so situated above the deepest subdivision load line as to be always accessible for examination under service conditions, and is of a type which is normally closed.

(b) Where a valve with positive means of closing is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible, and means shall be provided for indicating whether the valve is open closed.

(e) Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

(f) (i) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(ii) Des hublots pourront toutefois être installés dans des espaces affectés alternativement au transport de marchandises ou de passagers, mais ils seront construits de telle façon que personne ne puisse ouvrir ces hublots ou leurs tapes sans l'autorisation du Capitaine.

(iii) Si des marchandises sont transportées dans ces espaces, les hublots et leurs tapes seront fermés à clef et de façon étanche avant que les marchandises ne soient chargées, et la fermeture et le verouillage des hublots et des tapes feront l'objet d'une mention au journal de bord prescrit par l'Administration.

(g) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans le bordé extérieur du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans autorisation spéciale de l'Administration.

(h) Le nombre de dalots, tuyaux de décharge sanitaire et autres ouvertures similaires dans le bordé extérieur, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible de tuyaux, sanitaires ou autres, soit de toute autre manière satisfaisante.

(i) (i) Toutes les prises d'eau et décharges dans le bordé exterieur doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

(ii) (a) Sous réserve des dispositions de l'alinéa (i) (iii), chaque décharge séparée partant de locaux situés au-dessous de la ligne de surimmersion et traversant le bordé extérieur, doit être pourvue, soit d'un clapet automatique de non-retour muni d'un moyen de fermeture directe, manoeuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture directe, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances de service, et d'un type normalement fermé.

(b) Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe, les postes de manoeuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture.

(e) Seitenfenster, die während der Reise nicht zugänglich sind, sind mit ihren Blenden zu schließen und zu sichern, bevor das Schiff den Hafen verläßt.

(f) (i) In Räumen, die ausschließlich der Beförderung von Kohle oder Ladung dienen, dürfen Seitenfenster nicht angebracht werden.

(ii) Seitenfenster können jedoch in Räumen angebracht werden, die wahlweise der Beförderung von Ladung oder Fahrgästen dienen. Sie müssen aber derart gebaut sein, daß niemand ohne Genehmigung des Kapitäns diese Seitenfenster oder ihre Blenden öffnen kann.

(iii) Wird in diesen Räumen Ladung befördert, so müssen die Seitenfenster mit ihren Blenden vor Übernahme der Ladung wasserdicht geschlossen und abgeschlossen werden. Das Schließen und Abschließen ist in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.

(g) Seitenfenster mit selbsttätiger Lüftung dürfen ohne ausdrückliche Genehmigung der Verwaltung nicht in der Außenhaut unterhalb der Tauchgrenze angebracht werden.

(h) Die Anzahl der Speigatte, Abflußrohre und anderer ähnlicher Öffnungen in der Außenhaut muß auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden, entweder indem eine möglichst große Anzahl von Abflußrohren in eine Ausgußöffnung geführt wird oder auf eine andere zufriedenstellende Weise.

(i) (i) Alle Ein- und Austrittsöffnungen in der Außenhaut müssen mit wirksamen und zugänglichen Vorrichtungen versehen sein, die einen zufälligen Eintritt von Wasser in das Schiff verhindern.

(ii) (a) Mit Ausnahme der Bestimmungen des Absatzes (i) (iii) muß jeder durch die Außenhaut geführte Austritt, der von unterhalb der Tauchgrenze befindlichen Räumen ausgeht, wahlweise entweder mit einem selbsttätigen Rückschlagventil, das mit einer Schließvorrichtung von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus versehen ist, oder mit zwei selbsttätigen Rückschlagventilen ohne eine solche Schließvorrichtung versehen sein, wenn das obere dieser Ventile über der obersten Schottenladelinie liegt, unter Betriebsverhältnissen immer zugänglich ist und zu einem Typ gehört, der normalerweise geschlossen ist.

(b) Besitzt ein Ventil eine Schließvorrichtung von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus, so muß diese Stelle immer leicht zugänglich sein. Ferner muß eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob das Ventil geöffnet oder geschlossen ist.

(iii) Main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with machinery shall be fitted with readily accessible cocks or valves between the pipes and shell plating or between the pipes and fabricated boxes attached to the shell plating.

(j) (i) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

(ii) Such ports shall be in no case fitted so as to have their lowest point below the deepest subdivision loadline.

(k) (i) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, &c., shall be fitted with an efficient cover.

(ii) If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

(iii) Les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires communiquant avec les machines seront pourvues de robinets et de vannes interposés, à des endroits facilement accessibles, entre les tuyaux et le bordé extérieur, ou entre les tuyaux et les caissons fixés sur le bordé extérieur.

(j) (i) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

(ii) Ces ouvertures ne seront en aucun cas situées de façon que leur point le plus bas se trouve au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(k) (i) Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saletés, etc., doivent être pourvues d'un couvercle efficace.

(ii) Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche, et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non-retour placé dans un endroit accessible au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas de la manche, le couvercle et le clapet devront être fermés et assujettis en place.

(iii) Mit den Maschinen in Verbindung stehende Haupt- und Hilfsein- und -austritte müssen mit leicht zugänglichen Hähnen oder Ventilen versehen sein, die zwischen den Rohrleitungen und der Außenhaut oder zwischen den Rohrleitungen und an der Außenhaut fest angebrachten Kästen eingebaut sind.

(j) (i) Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten unterhalb der Tauchgrenze sind genügend stark zu bauen. Sie müssen vor dem Auslaufen wirksam geschlossen und wasserdicht gesichert werden. Während der Fahrt dürfen sie nicht geöffnet werden.

(ii) Auf keinen Fall dürfen diese Pforten so angebracht sein, daß ihr tiefster Punkt unterhalb der obersten Schottenladelinie liegt.

(k) (i) Die inneren Öffnungen von Asche- und Abfallschütten usw. sind mit wirksamen Deckeln zu versehen.

(ii) Liegen diese inneren Öffnungen unterhalb der Tauchgrenze, so müssen die Deckel wasserdicht sein. Außerdem muß in den Schütten an leicht zugänglicher Stelle oberhalb der obersten Schottenladelinie ein selbsttätiges Rückschlagventil angebracht sein. Wenn die Schütten nicht im Gebrauch sind, müssen Deckel und Ventile geschlossen und gesichert sein.

Regulation 14

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidecuttles, &c.

(a) (i) The design, materials and construction of all watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

(ii) The frames of vertical watertigh. doors shall have no groove at the bottoms in which dirt might lodge and prevent the door closing properly.

(iii) Watertight doors giving direct access to any space containing bunker coal shall, together with the frames, be made of cast or wrought steel.

(iv) Cocks or valves of more than 3 inches bore (or 76 millimetres) for main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with machinery shall be of steel or bronze as applicable, or other approved ductile material.

(v) Ordinary cast iron shall not be used for the other cocks and valves of any size, which are fitted to the shell plating below the bulkhead deck or which affect the subdivision arrangements of the ship.

Règle 14

Construction et Epreuves Initiales des Portes Etanches, Hublots, etc.

(a) (i) Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans les présentes Règles doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(ii) Le cadre des portes étanches verticales ne doit présenter à sa partie inférieure aucune rainure où pourrait se loger de la poussière risquant d'empêcher la porte de se fermer convenablement.

(iii) Les portes étanches donnant directement accès à des espaces contenant du charbon en soute doivent être, ainsi que leurs cadres, construites en acier moulé ou forgé.

(iv) Les robinets ou vannes, de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur, pour les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires desservant la machinerie, doivent être en acier ou en bronze, selon le cas, ou en toute autre matière peu fragile agréée.

(v) Il ne doit pas être employé de fonte ordinaire pour les autres robinets et vannes, de quelques dimensions que ce soit, quand ils sont disposés sur le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement, ou quand ils intéressent les arrangements relatifs au compartimentage du navire.

Regel 14

Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Türen, Seitenfenster usw.

(a) (i) Bauart, Baustoff und Ausführung aller in diesen Regeln erwähnten wasserdichten Türen, Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten, Ventile, Rohrleitungen und Asche- und Abfallschütten müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(ii) Die Rahmen von vertikalen wasserdichten Türen dürfen am unteren Ende keine Rillen aufweisen, wo Schmutz sich festsetzen und die Tür am richtigen Schließen verhindern könnte.

(iii) Wasserdichte Türen für direkten Zugang zu Räumen mit Bunkerkohle müssen, ebenso wie die Rahmen, in Stahlguß oder in Flußstahl ausgeführt sein.

(iv) Hähne oder Ventile für Haupt- und Hilfsein- und -austritte, die mit Maschinen in Verbindung stehen, müssen bei einem größeren Innendurchmesser als 76 Millimeter (oder 3 Zoll) je nach Lage entweder aus Stahl oder Bronze oder aus einem anderen zugelassenen zähen Material hergestellt sein.

(v) Gewöhnliches Gußeisen darf nicht für die übrigen Hähne und Ventile, gleichviel welcher Größe, verwendet werden, wenn diese an der Außenhaut unterhalb des Schottendecks angebracht sind oder wenn sie die Unterteilung des Schiffes beeinflussen.

(b) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the margin line. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

(b) Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'à la ligne de surimmersion. Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord.

(b) Jede wasserdichte Tür ist mit Wasser unter einem Druck einer bis zur Höhe der Tauchgrenze reichenden Wassersäule zu prüfen. Die Druckprobe muß vor der Indienststellung des Schiffes erfolgen, entweder vor oder nach dem Einbau der Tür.

Regulation 15

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

(a) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the bulkhead deck.

(b) After completion, a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

Règle 15

Construction et Epreuves Initiales des Ponts Etanches, Tambours, etc.

(a) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels, quilles tubulaires et manches de ventilation, doivent être d'un échantillonage équivalent à celui des cloisons étanches placées au même niveau. Le mode de construction utilisé pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures qu'ils comportent, doivent être à la satisfaction de l'Administration. Les manches de ventilation et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau du pont de cloisonnement.

(b) Lorsqu'ils sont étanches, les tambours, tunnels et manches de ventilation doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts étanches peut être effectué soit à la lance, soit en les recouvrant d'eau.

Regel 15

Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Decks, Schächte usw.

(a) Wasserdichte Decks, Schächte, Tunnel, Rohrtunnel und Lüfter müssen die gleiche Festigkeit besitzen wie die wasserdichten Schotte in der entsprechenden Höhe. Die Mittel, die angewendet werden, um sie wasserdicht zu machen, sowie um Öffnungen in ihnen zu verschließen, müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen. Wasserdichte Lüftungsrohre und Schächte müssen mindestens bis zum Schottendeck hochgeführt sein.

(b) Nach ihrer Fertigstellung sind die wasserdichten Decks einer Abspritz- oder einer Überflutungsprobe und die wasserdichten Schächte, Tunnel und Lüfter einer Abspritzprobe zu unterziehen.

Regulation 16

Side and other Openings, &c., above the Margin Line

(a) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the shell plating above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

(b) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

(c) Freeing ports and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Règle 16

Hublots et autres Ouvertures, etc. au-dessus de la Ligne de Surimmersion

(a) Les hublots, les portes de coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel ils sont placés et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(b) Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche, en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaire, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues de surbaux de hauteur et de résistance suffisantes, et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

(c) Des sabords de décharge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de mer.

Regel 16

Seiten- und andere Öffnungen usw. oberhalb der Tauchgrenze

(a) Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten sowie andere Verschlußmittel für Öffnungen in der Außenhaut oberhalb der Tauchgrenze müssen von wirksamer Bauart sein und genügend Festigkeit besitzen, und zwar unter Berücksichtigung der Räume, in denen die Verschlüsse angebracht sind, und der Lage der Verschlüsse in bezug auf die oberste Schottenladelinie.

(b) Das Schottendeck oder ein Deck darüber muß in dem Sinne wetterdicht sein, daß unter normalen Seeverhältnissen nicht Wasser nach unten durchdringen kann. Alle Öffnungen im freiliegenden Wetterdeck müssen Sülle von genügender Höhe und Festigkeit haben und mit wirksamen Mitteln versehen sein, um sie schnell wetterdicht schließen zu können.

(c) Wo erforderlich, sind Wasserpforten und/oder Speigatte anzubringen, um das Wetterdeck unter allen Wetterverhältnissen schnell von Wasser frei zu bekommen.

Regulation 17

Pumping Arrangements

(a) Ships shall be provided with an efficient pumping plant, capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suctions will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of

Règle 17

Moyens de Pompage

(a) Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. A cet effet, des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties res-

Regel 17

Pumpenanlagen

(a) Alle Schiffe müssen mit einer leistungsfähigen Pumpenanlage ausgerüstet sein, die nach einer Havarie unter allen einen Betrieb noch zulassenden Verhältnissen — einerlei ob das Schiff auf ebenem Kiel liegt oder Schlagseite hat — aus jeder wasserdichten Abteilung pumpen oder sie entwässern kann. Zu diesem Zweck

the ship, where one suction may be sufficient. In compartments of unusual form, additional suctions may be required. Arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(b) (i) Except as provided elsewhere in this Regulation, ships shall have at least three power pumps connected to the bilge main, one of which may be attached to the propelling unit. Where the criterion numeral is 30 or more, one additional independent power pump shall be provided. In ships less than 300 feet (or 91·5 metres) in length and having a criterion numeral less than 30, two efficient hand-pumps of the crank type, fitted one forward and one aft, may be substituted for one of the independent power pumps.

(ii) The requirements are summarised in the following table:—

Length of ship	Less than 300 feet (or 91·5 metres)		300 feet (or 91·5 metres) and over	
Criterion numeral	Less than 30	30 and over	Less than 30	30 and over
Hand pumps (may be replaced by one independent pump)	2	—	—	—
Main engine pump (may be replaced by one independent pump) ..	1	1	1	1
Independent pumps	1	3	2	3

(iii) Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

(c) Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

(d) On ships 300 feet (or 91·5 metres) or more in length or having a criterion numeral of 30 or more, the arrangements shall be such that at least one

serrées aux extrémités du navire, où une seule aspiration peut être considérée comme suffisante. Dans les compartiments qui ne sont pas d'une forme usuelle, des aspirations supplémentaires peuvent être exigées. On prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'écoulement de l'eau vers les aspirations du compartiment. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

(b) (i) Sauf dispositions contraires dans une autre partie de la présente Règle, les navires doivent être pourvus d'au moins trois pompes actionnées par une source d'énergie et reliées au collecteur principal d'aspiration, l'une d'entre elles pouvant être conduite par la machine principale. Quand le critérium de service est égal ou supérieur à 30, une pompe indépendante supplémentaire, actionnée par une source d'énergie, doit être prévue. Sur les navires de moins de 91,5 mètres (300 pieds) de longueur, ayant un critérium de service inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée par deux pompes à bras à manivelle, efficaces, placées, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

(ii) Le tableau ci-dessous donne le nombre de pompes exigibles :—

Longueur du navire	Moins de 91,5 m (ou 300 pieds)		91,5 m. (ou 300 pieds) et ou-dessus	
Critérium de service	moins de 30	30 et au-dessus	moins de 30	30 et au-dessus
Pompes à bras (peuvent être remplacées par une pompe indépendante)	2	—	—	—
Pompe conduite par la machine principale (peut être remplacée par une pompe indépendante)	1	1	1	1
Pompes indépendantes .	1	3	2	3

(iii) Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service, peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont pourvues des liaisons nécessaires avec le réseau du tuyautage de cale.

(c) S'il est pratiquement possible, les pompes de cale actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments étanches séparés et situés ou disposés de telle sorte qu'une même avarie ne puisse vraisemblablement pas en amener l'envahissement rapide simultané. Si les machines et les chaudières sont dans deux ou plus de deux compartiments étanches, les pompes utilisables comme pompes de cale doivent, autant qu'il est possible, être réparties dans ces divers compartiments.

(d) Sur les navires de 91,5 mètres (300 pieds) de longueur ou davantage, ou dont le critérium de service est égal ou supérieur à 30, toutes mesures

sind allgemein Saugstellen an beiden Seiten des Raumes erforderlich, außer in engen Abteilungen an den Schiffsenden, wo eine Saugstelle ausreichen kann. In Abteilungen von ungewöhnlicher Form können zusätzliche Saugstellen gefordert werden. Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß das Wasser in den Abteilungen zu den Saugstellen laufen kann. Wirksame Vorrichtungen müssen vorhanden sein, um Kühlräume zu entwässern.

(b) (i) Mit Ausnahme der in dieser Regel an anderer Stelle aufgeführten Bestimmungen müssen Schiffe mindestens drei Kraftpumpen besitzen, die mit der Hauptlenzleitung in Verbindung stehen. Eine dieser Pumpen kann an die Hauptantriebsanlage des Schiffes angeschlossen sein. Beträgt das Kennzeichen des Verwendungszwecks 30 oder mehr, so muß zusätzlich eine unabhängig betriebene Kraftpumpe vorgesehen sein. Auf Schiffen unter 91,5 Meter (oder 300 Fuß) Länge, deren Kennzeichen des Verwendungszwecks weniger als 30 beträgt, dürfen an Stelle einer der unabhängig betriebenen Kraftpumpen zwei wirksame Handpumpen mit Kurbelantrieb — eine vorn und eine hinten eingebaut — verwendet werden.

(ii) Die Forderungen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:—

Schiffslänge	Unter 91,5 Meter (oder 300 Fuß)		91,5 Meter (oder 300 Fuß) und mehr	
Kennzeichen des Verwendungszwecks	Unter 30	30 und mehr	Unter 30	30 und mehr
Handpumpen (können durch eine unabhängig betriebene Pumpe ersetzt werden)	2	—	—	—
An die Hauptmaschine angeschlossene Pumpe (kann durch eine unabhängig betriebene Pumpe ersetzt werden)	1	1	1	1
Unabhängig betriebene Pumpen	1	3	2	3

(iii) Sanitäre, Ballast- oder allgemeine Betriebspumpen dürfen als unabhängig betriebene Kraftbilgepumpen anerkannt werden, wenn sie entsprechend an die Bilgelenzanlage angeschlossen sind.

(c) Falls durchführbar, sollen die unabhängig betriebenen Kraftbilgepumpen in getrennten wasserdichten Abteilungen untergebracht werden, die so eingerichtet oder gelegen sind, daß sie voraussichtlich nicht bei derselben Havarie überflutet werden. Sind die Maschinen und Kessel in zwei oder mehreren wasserdichten Abteilungen untergebracht, so müssen die zum Lenzdienst verfügbaren Pumpen soweit wie möglich über diese Abteilungen verteilt sein.

(d) Auf Schiffen von 91,5 Meter (oder 300 Fuß) Länge oder mehr oder mit einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von 30 oder mehr sind Vorkeh-

power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a ship may be flooded at sea. This requirement will be satisfied if:

(i) One of the required pumps is an emergency pump of a reliable submersible type having a source of power situated above the bulkhead deck, or

(ii) The pumps and their sources of power are so disposed throughout the length of the ship that under any condition of flooding which the ship is required to withstand, at least one pump in an undamaged compartment will be available.

(e) With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operated by hand or by power shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

(f) (i) Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (or 122 metres) per minute. Independent power bilge pumps situated in machinery spaces shall have direct suctions from these spaces, except that not more than two such suctions shall be required in any one space. The Administration may require independent power bilge pumps situated in other spaces to have separate direct suctions. Direct suctions shall be suitably arranged and those in a machinery space shall be of a diameter not less than that of the bilge main.

(ii) In coal-burning ships there shall be provided in the stokehold, in addition to the other suctions required by this Regulation, a flexible suction hose of suitable diameter and sufficient length, capable of being connected to the suction side of an independent power pump.

(g) Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two-thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal and there is no watertight bulkhead between the engines and the boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a by-pass may be fitted to the circulating discharge. The spindles of the sea inlet and direct

nécessaires doivent être prises pour qu'une au moins des pompes mues par une source d'énergie puisse être utilisée normalement au cas où le navire à la mer viendrait à être envahi. Cette condition sera considérée comme remplie si:

(i) une des pompes exigées est une pompe de secours d'un type submersible éprouvé, ayant sa source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement, ou si:

(ii) les pompes et les sources d'énergie correspondantes sont réparties sur la longueur du navire de telle manière que, pour tout envahissement que le navire doit être en mesure de supporter, une pompe au moins située dans un compartiment excempt d'avarie puisse être utilisée.

(e) Chaque pompe de cale, qu'elle soit à bras ou actionnée par une source d'énergie, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquerons seulement, doit être disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

(f) (i) Chaque pompe de cale indépendante mue par une source d'énergie doit être capable d'imprimer à l'eau, dans le collecteur principal d'aspiration, une vitesse d'au moins 122 mètres (ou 400 pieds) par minute. Les pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans la tranche des machines, doivent avoir des aspirations directes dans les divers compartiments de cette tranche, avec cette réserve qu'il ne peut être exigé plus de deux aspirations pour l'un quelconque de ces compartiments. L'Administration peut exiger que les pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans d'autres compartiments aient des aspirations directes séparées. Les aspirations directes doivent être convenablement disposées et celles qui sont situées dans un compartiment de la tranche des machines doivent être d'un diamètre au moins égal à celui du collecteur principal d'aspiration.

(ii) Sur les navires chauffant au charbon, on doit installer dans la chaufferie, en sus des autres aspirations prévues par la présente Règle, un tuyau d'aspiration flexible, de diamètre convenable et de longueur suffisante, qui puisse être relié à l'aspiration d'une pompe indépendante mue par une source d'énergie.

(g) Les pompes de circulation principales doivent avoir des aspirations directes munies de clapets de non-retour au point d'aspiration le plus bas de la chambre des machines, et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de celui de la prise d'eau principale à la mer. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer, ou bien un tuyautage direct doit être installé

rungen zu treffen, daß wenigstens eine der Kraftpumpen in allen gewöhnlichen Fällen, in denen auf See Wasser in das Schiff eindringen kann, zur Verfügung steht. Diese Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn

(i) eine der geforderten Pumpen eine Notpumpe von einer zuverlässig unter Wasser arbeitenden Art ist, deren Kraftquelle oberhalb des Schottendecks liegt, oder

(ii) die Pumpen und ihre Kraftquellen derart über die ganze Länge des Schiffes verteilt sind, daß bei jeder Art von Überflutung, der das Schiff auf Grund der Forderungen standhalten muß, mindestens eine Pumpe in einer unbeschädigten Abteilung zur Verfügung steht.

(e) Mit Ausnahme der nur für die Abteilungen der Vor- und Hinterpiek vorgesehenen Pumpen muß jede Bilgepumpe — einerlei ob mit Hand- oder Kraftantrieb — so angeordnet sein, daß sie Wasser aus jedem Lade- oder Maschinenraum des Schiffes pumpen kann.

(f) (i) Jede unabhängig betriebene Kraftbilgepumpe muß das Wasser durch das Hauptlenzrohr mit einer Geschwindigkeit von nicht weniger als 122 Meter (oder 400 Fuß) in der Minute saugen können. In den Maschinenräumen aufgestellte unabhängig betriebene Kraftbilgepumpen müssen direkte Sauganschlüsse in diesen Räumen haben, jedoch brauchen nicht mehr als zwei Sauganschlüsse für irgendeinen Raum vorgesehen sein. Die Verwaltung kann fordern, daß die in anderen Räumen aufgestellten unabhängig betriebenen Kraftbilgepumpen über getrennte direkte Sauganschlüsse verfügen. Die direkten Sauganschlüsse müssen zweckentsprechend angeordnet sein. In einem Maschinenraum befindliche Sauganschlüsse müssen einen Durchmesser haben, der nicht kleiner als der des Hauptlenzrohres ist.

(ii) Auf Schiffen mit Kohlefeuerung muß im Heizraum, außer den durch diese Regel vorgeschriebenen Sauganschlüssen, ein biegsamer Lenzschlauch von ausreichendem Durchmesser und ausreichender Länge vorhanden sein, der an die Saugseite einer unabhängig betriebenen Kraftpumpe angeschlossen werden kann.

(g) Hauptumlaufpumpen müssen mit Rückschlagventilen versehene direkte Sauganschlüsse nach der tiefsten Stelle der Maschinenraumbilge haben. Diese Sauganschlüsse müssen mindestens zwei Drittel des Durchmessers des Hauptseewassereintritts haben. Wenn als Brennstoff Kohle verwendet wird oder werden kann und kein wasserdichtes Schott zwischen dem Maschinen- und dem Kesselraum vorhanden ist, muß ein direkter Austritt nach außenbords bei wenigstens einer Umlaufpumpe vorhanden sein. Wahlweise

suction valves shall extend well above the engine room platform.

(h) (i) All pipes from the pumps which are required for draining cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.

(ii) Lead pipes shall not be used in or under coal bunkers or oil fuel storage tanks, or in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil fuel pumping units are situated.

(i) The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes. The diameter of the bilge main may be determined approximately from the following formulæ:—

$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2{,}500}} + 1$$

where d = internal diameter of the bilge main in inches

L = length of ship infeet

B = breadth of ship in feet

D = moulded depth of ship at bulkhead deck in feet;

or

$$d = 1{\cdot}68\sqrt{L(B+D)} + 25$$

where d = internal diameter of the bilge main in millimetres

L = length of ship in feet

B = breadth of ship in metres

D = moulded depth of ship at bulkhead deck in metres.

(j) The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

(k) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded in the event of the pipe being severed, or

allant à la décharge principale. Les tiges de commande de la prise d'eau et des soupapes d'aspiration doivent monter nettement au-dessus du parquet des machines.

(h) (i) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'épuisement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épuisement des compartiments à eau ou à combustible liquide.

(ii) L'emploi de tuyaux de plomb est interdit à l'intérieur et au-dessous des soutes à charbon et des soutes à combustible liquide, ainsi que dans les compartiments des machines et dans les chaufferies, y compris les locaux renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

(i) L'Administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre du collecteur principal et de ses branchements. Pour la détermination approchée du diamètre du collecteur principal d'aspiration, on pourra employer les formules suivantes:—

$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2500}} + 1$$

où:

d = diamètre intérieur du collecteur principal en pouces

L = longueur (en pieds) du navire

B = largeur (en pieds) du navire

D = creux hors membres (en pieds) du navire, mesuré au pont de cloisonnement;

ou

$$d = 1{,}68\sqrt{L(B + D)} + 25$$

où:

d = diamètre intérieur du collecteur principal en millimètres

L = longueur (en mètres) du navire

B = largeur (en mètres) du navire

D = creux hors membres (en mètres) du navire, mesuré au pont de cloisonnement;

(j) la disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou dans les cales à marchandises, ni d'un compartiment quelconque dans un autre. On doit prendre en particulier des mesures pour éviter qu'une cale à eau ayant des aspirations sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertance, être remplie d'eau de mer quand elle contient des marchandises, ou vidée par un tuyau de cale quand elle contient du lest liquide.

(k) Des mesures doivent être prises pour qu'un compartiment desservi par une aspiration de cale ne puisse être envahi dans l'hypothèse où le tuyau

kann ein Umgehungsrohr an dem Umlaufaustritt angebracht werden. Die Spindeln der Seeventile und der direkten Saugventile müssen ausreichend über die Maschinenraumplattform hochgeführt sein.

(h) (i) Rohrleitungen von Pumpen, die zum Lenzen von Lade- und Maschinenräumen erforderlich sind, müssen von Rohrleitungen, die zum Auffüllen oder Entleeren von Räumen bestimmt sind, in denen Wasser oder Öl befördert wird, vollständig getrennt sein.

(ii) Bleirohre dürfen weder in oder unter Kohlenbunkern oder Brennstoffvorratstanks noch in Kessel- und Maschinenräumen einschließlich Motorenräumen, in denen Setzöltanks oder Brennstoffpumpenanlagen untergebracht sind, verwendet werden.

(i) Die Verwaltung hat Vorschriften über den Durchmesser von Haupt- und Zweiglenzleitungen zu erlassen. Der Durchmesser des Hauptlenzrohres kann annähernd nach folgender Formel bestimmt werden: —

$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2500}} + 1$$

Hierbei ist:

d = Innendurchmesser des Hauptlenzrohres in Zoll

L = Länge des Schiffes in Fuß

B = Breite des Schiffes in Fuß

D = Seitenhöhe des Schiffes in Fuß, gemessen am Schottendeck;

oder

$$d = 1{,}68\sqrt{L(B + D)} + 25$$

Hierbei ist:

d = Innendurchmesser des Hauptlenzrohres in Millimeter

L = Länge des Schiffes in Meter

B = Breite des Schiffes in Meter

D = Seitenhöhe des Schiffes in Meter, gemessen am Schottendeck.

(j) Bilgelenz- und Ballastleitungen müssen so angeordnet sein, daß es ausgeschlossen ist, daß Wasser von außenbords oder aus Wasserballasttanks in Lade- und Maschinenräume oder von einer Abteilung in die andere gelangt. Besondere Vorkehrungen müssen getroffen sein, die verhindern, daß ein Tieftank, der an die Bilgelenz- und Ballastleitungen angeschlossen ist, versehentlich mit Seewasser gefüllt wird, wenn Ladung darin gefahren wird, oder daß er durch die Bilgelenzleitung entleert wird, wenn er Wasserballast enthält.

(k) Vorkehrungen müssen getroffen sein, daß keine Abteilung durch das Bilgelenzrohr voll Wasser läuft, falls dieses in einer anderen Abteilung

otherwise damaged by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated nearer the side of the ship than one-fifth the breadth of the ship (measured at right angles to the centre line at the level of the deepest sub-division load-line), or in a duct keel, a non-return valve shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end.

correspondant viendrait à être brisé, ou avarié dans un autre compartiment par collision ou par échouage. A cette fin, lorsque le tuyau en question se trouve, en une partie quelconque du navire, à une distance du bordé inférieure à un cinquième de la largeur du navire, mesurée perpendiculairement au plan longitudinal au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage, ou dans une quille tubulaire, il doit être pourvu d'un clapet de non-retour dans le compartiment contenant l'aspiration.

bricht oder durch einen Zusammenstoß oder eine Grundberührung anderweitig beschädigt wird. Hierzu muß, wenn das Rohr in irgendeinem Teil des Schiffes näher an die Schiffsseite als ein Fünftel der Schiffsbreite (im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in Höhe der obersten Schottenladelinie gemessen) oder in einem Rohrtunnel verlegt ist, in diesem Rohr, und zwar in der Abteilung, in der sich der Sauganschluß befindet, ein Rückschlagventil angebracht sein.

(l) All the distribution boxes, cocks, and valves in connection with the bilge pumping arrangements shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that, in the event of flooding, one of the bilge pumps may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suctions must be workable from above the bulkhead deck. If, in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that a pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

(l) Tous les robinets, vannes, boîtes de distribution, faisant partie du système d'épuisement des cales, doivent être placés en des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas d'envahissement d'un compartiment on puisse faire aspirer une pompe de cale dans un compartiment quelconque. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale doivent pouvoir être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau principal de tuyautage de cale, il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal, et disposé de telle sorte qu'une pompe puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'envahissement.

(l) Alle Verteilerkästen, Hähne und Ventile, die zur Bilgelenzanlage gehören, müssen so verlegt sein, daß sie unter normalen Umständen jederzeit zugänglich sind. Sie müssen so angeordnet sein, daß eine der Bilgepumpen bei Überflutung jede Abteilung lenzen kann. Falls nur eine gemeinsame Rohrleitungsanlage für alle Pumpen vorhanden ist, müssen alle für die Bedienung der Lenzrohre benötigten Hähne oder Ventile von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden können. Ist außer der Hauptlenzanlage eine Notlenzanlage vorgesehen, so muß diese unabhängig von der Hauptanlage sein und so angeordnet werden, daß eine Pumpe jede überflutete Abteilung lenzen kann.

Regulation 18

Stability Tests for Passenger Ships and Cargo Ships

(a) Passenger ships and cargo ships shall be inclined upon their completion and the elements of their stability determined. The master shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship, and a copy shall be furnished to the Administration concerned.

(b) The Administration may allow the inclining test of an individual ship to be dispensed with provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the exempted ship can be obtained from such basic data.

Règle 18

Essais de Stabilité pour Navires à passagers et Navires de Charge

(a) Les navires à passagers et les navires de charge doivent subir, après leur achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le Capitaine recevra à ce sujet tous les renseignements qui lui sont nécessaires pour utiliser convenablement le navire, et un exemplaire de ces renseignements sera remis à l' Administration.

(b) L'Administration peut dispenser un navire donné de cet essai de stabilité pourvu qu'on dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et qu'il soit établi à la satisfaction de l'Administration que tous les renseignements relatifs à la stabilité du navire en cause peuvent être valablement utilisés.

Regel 18

Stabilitätsprüfungen für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe

(a) Nach ihrer Fertigstellung sind Fahrgastschiffe und Frachtschiffe zu krängen und die Grundwerte ihrer Stabilität zu bestimmen. Dem Kapitän sind die Stabilitätsunterlagen auszuhändigen, die zur sachgemäßen Führung des Schiffes erforderlich sind. Der betreffenden Verwaltung sind diese Unterlagen abschriftlich zuzuleiten.

(b) Die Verwaltung kann ein bestimmtes Schiff vom Krängungsversuch unter der Voraussetzung befreien, daß die Grundwerte der Stabilität von dem Krängungsversuch eines Schwesterschiffes zur Verfügung stehen und die Verwaltung davon überzeugt wird, daß zuverlässige Stabilitätsunterlagen für das zu befreiende Schiff durch diese Grundwerte zu erhalten sind.

Regulation 19

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

(a) In new and existing ships drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage, provided that all watertight power doors and hinged doors, in main trans-

Règle 19

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes Étanches, etc.

(a) Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement à des exercices de manœuvre des portes étanches, des hublots, des robinets ou vannes et des organes de fermeture des dalots, des manches à escarbilles et des manches à saletés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au

Regel 19

Regelmäßige Inbetriebnahme und Besichtigung der wasserdichten Türen usw.

(a) Auf neuen und vorhandenen Schiffen sind wöchentliche Übungen im Verschließen der wasserdichten Türen, Seitenfenster und Ventile sowie mit den Verschlußvorrichtungen von Speigatten und Asche- und Abfallschütten abzuhalten. Auf Schiffen, deren Reise länger als eine Woche dauert, muß eine vollständige Übung vor dem Auslaufen abgehalten werden und weitere Übungen wenigstens einmal in der Woche während der Reise. Alle wasser-

verse bulkheads, in use at sea, shall be operated daily.

(b) The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight and all valves the operation of which is necessary for damage control cross connections shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

Regulation 20

Entries in Log

(a) In new and existing ships hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

(b) A record of all drills and inspections required by Regulation 19 shall be entered in the log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

PART C

Electrical Installations

(Part C applies to passenger ships only)

Regulation 21

General

(a) Electrical installations in ships shall be such that:—

(i) services essential for safety will be maintained under various emergency conditions; and

(ii) the safety of passengers, crew and ship from electrical hazards will be assured.

(b) Every ship, the electrical power of which constitutes the only means of maintaining the auxiliary services indispensable for the propulsion and the safety of the ship, shall be provided with at least two main generating sets. The power of these sets shall be such that it shall still be possible to ensure the functioning of the said services in the event of any one of these generating sets being stopped.

Regulation 22

Emergency Source of Power

(a) There shall be above the bulkhead deck a self-contained emergency source of electrical power. It shall be

moins par semaine; toutefois, les portes étanches dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

(b) Les portes étanches, y compris les mécanismes et indicateurs correspondants, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour rendre un compartiment étanche, et toutes celles qui commandent la manœuvre des traverses d'équilibrage utilisables en cas d'avarie, doivent être périodiquement inspectées à la mer à raison d'une fois au moins par semaine.

Règle 20

Mentions au Journal de Bord

(a) Sur tout navire neuf ou existant, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabords à charbon et autres ouvertures qui doivent rester fermées pendant la navigation, en application des présentes Règles, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont les présentes Règles permettent l'ouverture, doit être faite au journal de bord prescrit par l'Administration.

(b) Mention de tous exercices et de toutes inspections prescrits par la Règle 19 ci-dessus doit être faite au journal de bord; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

PARTIE C

Installations Electriques

(La partie C s'applique seulement aux navires à passagers)

Règle 21

Généralités

(a) Les installations électriques doivent être telles que:—

(i) les services essentiels pour le maintien de la sécurité soient assurés en toutes circonstances nécessitant des mesures de secours;

(ii) la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire soit assurée à l'égard des accidents d'origine électrique.

(b) Tout navire sur lequel l'électricité constitue le seul moyen d'assurer les services auxiliaires indispensables à sa propulsion et à sa sécurité, doit être pourvu d'au moins deux groupes électrogènes principaux. La puissance de ces groupes doit être telle qu'il soit encore possible d'assurer le fonctionnement desdits services en cas d'arrêt de l'un des groupes.

Règle 22

Source d'Energie de Secours

(a) Une source autonome d'énergie électrique doit être placée au-dessus du pont de cloisonnement. Elle doit

dichten Krafttüren und Hängetüren in den Hauptquerschotten, die auf See benutzt werden, sind jedoch täglich zu betätigen.

(b) Die wasserdichten Türen und alle zugehörigen Einrichtungen und Anzeigevorrichtungen sowie alle Ventile, die geschlossen sein müssen, um eine Abteilung wasserdicht zu machen, und ferner alle Ventile, deren Bedienung für die Inbetriebsetzung von Querflutungseinrichtungen im Havariefall erforderlich ist, müssen während der Fahrt regelmäßig, und zwar mindestens einmal wöchentlich kontrolliert werden.

Regel 20

Eintragungen in das Schiffstagebuch

(a) Auf neuen und vorhandenen Schiffen sind Hängetüren, losnehmbare Verschlußplatten, Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten sowie andere Öffnungen, die auf Grund dieser Regeln während der Fahrt geschlossen bleiben müssen, vor dem Auslaufen zu schließen. Der Zeitpunkt des Verschließens sowie des Öffnens (sofern nach diesen Regeln zulässig) ist in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.

(b) Ebenso sind alle nach Regel 19 erforderlichen Übungen und Besichtigungen in das Schiffstagebuch einzutragen. Jeder festgestellte Mangel ist ausdrücklich zu vermerken.

TEIL C

Elektrische Anlagen

(Teil C gilt nur für Fahrgastschiffe)

Regel 21

Allgemeines

(a) Die elektrischen Einrichtungen auf Schiffen müssen so angelegt sein, daß

(i) alle für die Aufrechterhaltung der Sicherheit wesentlichen Einrichtungen in allen Notfällen betriebsfähig bleiben,

(ii) die Sicherheit von Fahrgästen, Besatzung und Schiff vor Gefahren, die mit den elektrischen Einrichtungen zusammenhängen, gewährleistet ist.

(b) Auf jedem Schiff, auf dem die elektrische Energie das einzige Mittel für das Arbeiten der für Antrieb und Sicherheit des Schiffes unumgänglich notwendigen Hilfseinrichtungen bildet, müssen mindestens zwei Hauptstromaggregate vorhanden sein. Diese Aggregate müssen eine solche Leistung besitzen, daß ein gutes Arbeiten der erwähnten Anlagen auch dann noch gesichert bleibt, wenn eines der Aggregate abgestellt wird.

Regel 22

Notstromquelle

(a) Oberhalb des Schottendecks muß eine selbständig arbeitende Notstromquelle vorhanden sein, die außerhalb

situated outside the machinery casings. The power available shall be sufficient to supply all those services that are, in the opinion of the Administration, necessary for the safety of the passengers and the crew in an emergency, due regard being paid to such services as may have to be operated simultaneously. Special consideration shall be given to emergency lighting at every boat station on deck and oversides, in all alleyways, stairways and exits, in the machinery spaces and in the control stations as defined in Regulation 26, and to navigation lights if solely electric. The power shall be adequate for a period of 36 hours, except that, in the case of ships engaged regularly on voyages of short duration, the Administration may accept a lesser supply if satisfied that the same standard of safety would be attained. The source of emergency power may be either:—

(i) an accumulator (storage) battery capable of carrying the emergency load without recharging or excessive voltage drop; or

(ii) a generator driven by a suitable type of compression ignition engine, with an independent fuel supply and with starting arrangements approved by the Administration. The fuel used shall have a flash point of not less than 110° F. (or 43·3° C.).

(b) Arrangements shall be such that the emergency plant will function efficiently when the ship is inclined 22½° and/or when the trim of the ship is 10° from an even keel.

(c) (i) Where the emergency power is derived from an accumulator battery, arrangements shall be made to ensure that emergency lighting will automatically come into operation in the event of failure of the main lighting supply.

(ii) Where the emergency source of power is a generator, there shall be provided a temporary source of emergency power from an accumulator battery of sufficient capacity

(a) to supply emergency lighting continuously for half-an-hour; and

(b) to close the watertight doors (if electrically operated) but not necessarily to close them all simultaneously.

The arrangements shall be such that the temporary source of emergency power will come into operation automatically in the event of failure of the main supply.

(iii) Provision shall be made for the periodic testing of automatic arrangements.

être située en dehors des tambours de l'appareil propulsif. L'énergie disponible doit être suffisante pour alimenter tous les services que l'Administration considère comme nécessaires à la sécurité des passagers et de l'équipage, au cas où des mesures de secours doivent être prises, compte tenu des services qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. On prendra spécialement en considération l'éclairage de secours aux postes d'embarquement sur le pont et à l'extérieur le long du bord, dans toutes les coursives, escaliers et échappées, dans les compartiments des machines et dans les postes de sécurité définis à la Règle 26, ainsi que l'alimentation des feux de navigation, si ceux-ci sont exclusivement électriques. L'énergie doit être assurée et maintenue pendant 36 heures. Toutefois, dans le cas de navires effectuant régulièrement des voyages de courte durée, l'Administration peut accepter une alimentation réduite si elle estime qu'on obtient ainsi le même degré de sécurité. La source d'énergie de secours peut être:—

soit, (i) une batterie d'accumulateurs capable de supporter la charge de secours sans avoir besoin d'être rechargée et sans chute excessive de tension;

soit, (ii) une génératrice entraînée par un type approprié de moteur à allumage par compression, muni d'une alimentation indépendante de combustible et d'un système de démarrage approuvé par l'Administration. Le combustible utilisé ne doit pas avoir un point éclair inférieur à 43,3° C. (ou 110° F.).

(b) L'installation de secours doit être réalisée de manière qu'elle puisse fonctionner efficacement lorsque le navire a une bande de 22°,5 avec, simultanément ou non, un angle d'assiette de 10°.

(c) (i) Quand l'énergie électrique de secours provient d'une batterie d'accumulateurs, des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en marche automatique d'un éclairage de secours en cas de défaillance de l'alimentation normale.

(ii) Quand l'énergie électrique de secours est fournie par une génératrice, on doit prévoir comme source temporaire de secours une batterie d'accumulateurs de capacité suffisante pour

(a) alimenter un éclairage de secours pendant une demi-heure sans arrêt; et

(b) permettre la manœuvre des portes étanches (dans le cas où celle-ci est électrique), mais sans qu'il soit nécessaire de les fermer toutes simultanément.

Les dispositifs doivent être tels que la source d'énergie de secours temporaire puisse se mettre en marche automatiquement en cas de défaillance de l'alimentation normale.

(iii) Toutes mesures doivent être prises pour assurer la vérification à intervalles réguliers des dispositifs automatiques.

der Maschinenschächte liegt. Ihre Leistung muß ausreichen, um alle Anlagen zu speisen, deren Betrieb nach Ansicht der Verwaltung für die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung in einem Notfall, unter Berücksichtigung der Anlagen, die gegebenenfalls gleichzeitig in Betrieb genommen werden müssen, erforderlich ist. Besondere Beachtung ist der Notbeleuchtung auf allen Bootsplätzen an Deck und längs der Außenbordwand, in allen Gängen, Treppen und Ausgängen, in den Maschinenräumen und den in Regel 26 bezeichneten Kontrollstellen sowie ferner der Stromzufuhr der Positionslaternen mit ausschließlich elektrischer Lichtquelle zu schenken. Die Stromversorgung muß für eine Dauer von 36 Stunden gewährleistet sein. Bei Schiffen, die regelmäßig Reisen von beschränkter Dauer durchführen, kann die Verwaltung jedoch eine geringere Versorgungszeit zulassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß hierbei der gleiche Sicherheitsgrad erzielt wird. Die Notstromquelle kann

(i) entweder eine Akkumulatorenbatterie sein, die ohne Nachladung und übergroßen Spannungsabfall den Notstrom liefern kann, oder

(ii) ein Generator, der durch einen Dieselmotor eines geeigneten Typs angetrieben wird, der eine unabhängige Brennstoffversorgung und eine durch die Verwaltung zugelassene Anlaßvorrichtung besitzt. Der Flammpunkt des benutzten Brennstoffes darf nicht unter 43,3° C. (oder 110° F.) liegen.

(b) Die Notanlage muß so eingerichtet sein, daß sie auch bei einer Schlagseite von 22½° und/oder bei einer Trimmlage von 10° wirksam arbeitet.

(c) (i) Ist die Notstromquelle eine Akkumulatorenbatterie, so sind Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß sich die Notbeleuchtung bei Ausfall der Hauptstromversorgung selbsttätig einschaltet.

(ii) Ist die Notstromquelle ein Generator, so muß als provisorische Notstromquelle eine Akkumulatorenbatterie vorgesehen sein, die eine ausreichende Kapazität besitzt, um

(a) eine Notbeleuchtung ununterbrochen für die Dauer einer halben Stunde zu speisen, und

(b) die wasserdichten Türen zu schließen (bei elektrischer Betätigung), ohne daß jedoch das gleichzeitige Schließen sämtlicher Türen erforderlich ist.

Die provisorische Notstromquelle muß so eingerichtet sein, daß sie sich bei Ausfall der Hauptstromversorgung selbsttätig einschaltet.

(iii) Es ist Vorsorge zu treffen, daß die selbsttätigen Schalteinrichtungen in regelmäßigen Zeitabständen einer Prüfung unterzogen werden.

(d) Electrically operated steering gears shall be served by two sets of feeder cables from the main switchboard. Each feeder shall have adequate capacity for serving all motors which may operate simultaneously, and these feeders shall be separated throughout their length as widely as is practicable. Short circuit protection only shall be provided for these circuits and motors.

(d) Les moteurs actionnant les appareils à gouverner à commande électrique doivent être pourvus de deux groupes de canalisations venant du tableau principal. Chaque groupe de canalisations doit avoir une section suffisante pour alimenter tous les moteurs qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. Les groupes de canalisations doivent être écartés sur toute leur longueur aussi largement que possible. Les circuits et moteurs précités ne doivent être protégés que contre les courts circuits.

(d) Elektrisch betriebene Rudermaschinen müssen durch zwei getrennte Speiseleitungen von der Hauptschalttafel aus versorgt werden. Jede Speiseleitung muß ausreichend bemessen sein, um alle Motoren, die gleichzeitig in Betrieb sein können, zu versorgen. Sie müssen in ihrer ganzen Länge soweit wie möglich voneinander entfernt verlegt sein. Die vorstehend erwähnten Stromkreise und Motoren dürfen nur gegen Kurzschluß gesichert sein.

Regulation 23

Precautions for Safety of Passengers and Crew

(a) (i) All exposed metal parts of electrical machines or equipment which are not intended to be "live," but are liable to become "live" under fault conditions, shall be earthed (grounded); and all apparatus shall be so constructed and so installed that danger of injury in ordinary handling shall not exist.

(ii) Metal frames of all portable lamps, tools, and similar apparatus supplied as ship's equipment and rated 100 volts or more shall be earthed (grounded) through a suitable conductor in the supply cable.

(b) Open type switchboards shall be arranged to give easy access back and front without danger to attendants. The sides and backs of switchboards shall be suitably guarded and there shall be a non-conducting mat or grating. Exposed current-carrying parts at voltages to earth (ground) in excess of 250 volts direct current or 150 volts alternating current shall not be installed on the face of any switchboard or control panel.

Règle 23

Précautions pour la Sécurité des Passagers et de l'Equipage

(a) (i) Toutes les parties métalliques découvertes des machines et de l'équipement électrique qui ne sont pas destinées à être sous tension, mais sont susceptibles de le devenir par suite d'un défaut, doivent être mises à la masse (à la coque). Tout appareil doit être construit et monté de manière à éviter tout danger d'accident dans les conditions normales d'utilisation.

(ii) Les carcasses métalliques de toutes les lampes portatives, de tous les outils et accessoires similaires faisant partie de l'equipement électrique du navire et fonctionnant sous une tension de 100 volts ou plus, doivent être mises à la masse (à la coque) par un conducteur convenable logé dans le câble d'alimentation.

(b) Les tableaux électriques de type ouvert doivent être installés de manière à offrir un accès facile, devant et derrière, sans danger pour le personnel préposé. Les côtés et l'arrière de ces tableaux doivent être convenablement protégés; il devra y avoir un tapis ou un caillebotis non-conducteur. Les pièces découvertes, dont la tension par rapport à la masse dépasse 250 volts en courant continu ou 150 volts en courant alternatif, ne doivent pas être installées sur l'avant des panneaux d'interrupteurs ou des panneaux d'appareils de manœuvre ou de contrôle d'un tableau électrique.

Regel 23

Schutzmaßnahmen für die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung

(a) (i) Alle freiliegenden Metallteile von elektrischen Maschinen oder Einrichtungen, die nicht „unter Spannung" stehen sollen, die aber bei Auftreten einer Störung „unter Spannung" kommen können, müssen geerdet sein. Jedes Gerät muß so gebaut und installiert sein, daß bei normalem Gebrauch keine Gefahr der Verletzung besteht.

(ii) Die Metallgehäuse aller tragbaren Lampen, Werkzeuge und ähnlicher Geräte, die zur elektrischen Ausrüstung des Schiffes gehören und die mit einer Spannung von 100 Volt und mehr arbeiten, müssen durch einen geeigneten Leiter im Speisekabel geerdet sein.

(b) Offene elektrische Schalttafeln müssen so eingerichtet sein, daß sie an der Vorder- und Rückseite ohne Gefährdung des Bedienungspersonals leicht zugänglich sind. Die Seiten- und die Rückwand dieser Schalttafeln müssen in geeigneter Weise geschützt sein. Ferner muß eine nichtleitende Matte oder Gräting vorhanden sein. Freiliegende stromführende Teile, deren Spannungen gegen Erde 250 Volt bei Gleichstrom oder 150 Volt bei Wechselstrom übersteigen, dürfen nicht an der Vorderseite von Schalttafeln oder Kontrolltafeln angebracht sein.

Regulation 24

Precautions against Fire

(a) Hull return shall not be used for power, heat and light distribution systems.

(b) Distribution systems shall be so arranged that fire in any main fire zone will not interfere with essential services in any other main fire zone. This requirement will be met if main and emergency feeders passing through any zone are separated both vertically and horizontally as widely as is practicable.

(c) (i) All metal sheaths and armour of cables shall be electrically continuous and shall be earthed (grounded).

Règle 24

Précautions contre l'Incendie

(a) Le retour par la coque ne doit pas être utilisé pour les circuits de force, de chauffage et d'éclairage.

(b) Les systèmes de distribution doivent être construits de telle manière qu'un incendie dans une quelconque des tranches verticales principales d'incendie ne mette pas obstacle au fonctionnement des services essentiels dans n'importe quelle autre tranche verticale principale d'incendie. Cette exigence sera considérée comme satisfaite si les circuits principaux et les circuits de secours, traversant une tranche quelconque, sont séparés à la fois verticalement et horizontalement par un espace aussi large que possible.

(c) (i) Toutes les gaines et armures métalliques des câbles doivent être continues au sens électrique du terme et mises à la masse (à la coque).

Regel 24

Schutzmaßnahmen gegen Feuergefahr

(a) Der Schiffskörper darf nicht als Rückleiter von Stromverteilungsnetzen für Kraft-, Heizungs- und Beleuchtungszwecke Verwendung finden.

(b) Die Stromverteilungsnetze müssen so eingerichtet sein, daß Feuer in irgendeinem Hauptfeuerabschnitt keine Störung für den unbedingt notwendigen Betrieb in irgendeinem anderen Hauptfeuerabschnitt zur Folge hat. Diese Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn die durch irgendeinen Abschnitt gehenden Haupt- und Notstromleitungen sowohl vertikal als auch horizontal mit größtmöglichem Abstand von einander verlegt sind.

(c) (i) Sämtliche Metallmäntel und -armierungen der Kabelstränge müssen leitend miteinander verbunden und geerdet sein.

(ii) Where the cables are neither metal sheathed nor armoured and there might be risk of fire in the event of an electrical fault, precautions shall be required by the Administration.

(iii) Metal sheathed or armoured cables may bei required by the Administration in certain compartments or sections of the ship, with a view to the prevention of fire.

(d) (i) Joints in all conductors except for low voltage communication circuits shall be made only in junction or outlet boxes. All such boxes or wiring devices shall be so constructed as to prevent the spread of fire from the box or device.

(ii) Lighting fittings shall be arranged to prevent temperature rises that would be injurious to the wiring, and to prevent surrounding material from becoming excessively hot.

(e) Wiring shall be supported in such a manner as to avoid chafing or other injury.

(f) Except as provided in paragraph (d) of Regulation 22, each separate circuit shall be protected against overload. The current-carrying capacity of each circuit shall be permanently indicated, together with the rating or setting of the appropriate overload protective device.

(g) (i) Accumulator batteries shall be suitably housed, and compartments used primarily for their accommodation shall be properly constructed and efficiently ventilated.

(ii) Devices liable to arc shall not be installed in a compartment assigned principally to accumulator batteries unless the devices are flameproof (explosion proof).

PART D

Fire Protection in Accommodation and Service Spaces

(Part D applies to passenger ships only)

Regulation 25

Application and General

(a) The application of this Part of this Chapter is subject to the condition that a ship carrying not more than 36 passengers need comply only with Regulations 28 and 29 provided that, in addition to complying with paragraph (b) of Regulation 50, it is fitted with a fire detection system of a type approved by the Administration, which will automatically indicate at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew,

(ii) Si les câbles ne sont ni sous gaine métallique ni armés, et qu'il puisse y avoir risque d'incendie par suite d'un défaut d'origine électrique, l'Administration exigera que des précautions spéciales soient prises.

(iii) L'Administration peut imposer, en vue de prévenir l'incendie, des câbles sous gaine métallique ou armés dans certains compartiments ou certaines zones du navire.

(d) (i) Les jonctions de tous les conducteurs, à l'exception des circuits de transmission à bas voltage, doivent se faire exclusivement dans les boîtes de jonction ou dans des boîtes de connexion de câbles. Toutes ces boîtes ou accessoires de câblage doivent être construits de manière à empêcher la propagation d'un feu prenant sa source à l'intérieur de ces boîtes ou accessoires.

(ii) Les appareils d'éclairage doivent être disposés de manière à éviter une élévation de température qui pourrait endommager le câblage et à empêcher que les matériaux environnants ne s'échauffent exagérément.

(e) Le câblage doit être supporté de manière à éviter l'usure par frottement ou toute autre détérioration.

(f) A l'exception du cas prévu au paragraphe (d) de la Règle 22, chaque circuit séparé doit être protégé contre les surcharges. L'intensité admissible de chaque circuit doit être indiquée de façon permanente, ainsi que le calibre ou le réglage du dispositif approprié de protection contre les surcharges.

(g) (i) Les batteries d'accumulateurs doivent être convenablement abritées et les compartiments principalement destinés à les contenir doivent être correctement construits et efficacement ventilés.

(ii) Des dispositifs susceptibles de produire des arcs électriques ne doivent pas être installés dans un compartiment affecté principalement aux batteries d'accumulateurs, à moins que ces dispositifs ne soient du type antidéflagrant.

PARTIE D

Protection contre l'Incendie dans les Loaux habités et les Locaux de Service

(La Partie D s'applique aux navires à passagers seulement)

Règle 25

Application et dispositions générales

(a) L'application de cette partie du présent Chapitre fait l'objet d'une réserve pour les navires ne transportant pas plus de 36 passagers. Ces navires ne sont soumis qu'aux Règles 28 et 29, à condition que, tout en répondant aux dispositions du paragraphe (b) de la Règle 50, ils soient pourvus d'un dispositif de détection d'incendie d'un type approuvé par l'Administration, dispositif qui indiquera automatiquement en un ou plusieurs postes ou em-

(ii) Sind die Kabel weder mit einem Metallmantel versehen noch armiert und könnte bei einer etwaigen elektrischen Störung eine Brandgefahr bestehen, so hat die Verwaltung besondere Schutzmaßnahmen zu fordern.

(iii) Um den Ausbruch von Feuer zu verhüten, kann die Verwaltung fordern, daß in bestimmten Abteilungen oder Abschnitten des Schiffes die Kabel mit einem Metallmantel versehen oder armiert sind.

(d) (i) In allen Leitern dürfen, außer bei Niederspannungsstromkreisen für Fernmeldeanlagen, Verbindungen nur in Abzweigdosen und Verteilerkästen liegen. Alle diese Kästen oder Kabelarmaturen müssen so beschaffen sein, daß sich aus ihnen kein Feuer verbreiten kann.

(ii) Die Beleuchtungsarmaturen müssen so eingerichtet sein, daß Temperaturerhöhungen, die sich für das Kabelnetz nachteilig auswirken würden, vermieden werden und daß eine übermäßige Erhitzung des umgebenden Materials verhindert wird.

(e) Kabelleitungen müssen so befestigt sein, daß Reibungsschäden oder andere Beschädigungen vermieden werden.

(f) Mit Ausnahme der Bestimmungen in Absatz (d) der Regel 22 muß jeder getrennte Stromkreis gegen Überlastung geschützt sein. Die höchst zulässige Stromstärke jedes Stromkreises sowie die Bemessung oder Einstellung der entsprechenden Schutzvorrichtungen gegen Überlastung müssen dauerhaft bezeichnet sein.

(g) (i) Akkumulatorenbatterien müssen in geeigneter Weise untergebracht sein. Die zu ihrer Aufnahme in erster Linie bestimmten Räume müssen zweckmäßig gebaut sein und eine wirksame Lüftung haben.

(ii) Geräte, in denen Lichtbögen leicht entstehen können, dürfen, wenn es sich nicht um feuersichere (explosionssichere) Geräte handelt, nicht in einem Raum untergebracht werden, der hauptsächlich zur Aufnahme von Akkumulatorenbatterien bestimmt ist.

TEIL D

Feuerschutz in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen

(Teil D gilt nur für Fahrgastschiffe)

Regel 25

Geltungsbereich und allgemeine Bestimmungen

(a) Für die Anwendung dieses Teils dieses Kapitels gilt der Vorbehalt, daß ein Schiff, das nicht mehr als 36 Fahrgäste befördert, nur den Bestimmungen der Regeln 28 und 29 zu entsprechen braucht, sofern es den Forderungen des Absatzes (b) der Regel 50 entspricht und außerdem mit einer Feuermeldeanlage eines von der Verwaltung zugelassenen Typs ausgerüstet ist. Diese Anlage muß das Vorhandensein oder Anzeichen von Feuer sowie den

the presence or indication and location of fire in all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers and crew, except spaces which afford no substantial fire risk.

(b) The main structure, including decks and deck houses, shall be of steel except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases. It shall be divided into main vertical zones by "A" class bulkheads (as defined later) and further divided by similar bulkheads forming the boundaries protecting spaces which provide vertical access, and the boundaries separating the accommodation spaces from the machinery, cargo and service spaces and others. In addition, and supplementary to the patrol systems, alarm systems and fire extinguishing apparatus required by Part "E" of this Chapter, either of the following methods of protection, or a combination of these methods to the satisfaction of the Administration, shall be adopted in accommodation and service spaces with a view to preventing the spread of incipient fires from the spaces of their origin:—

Method I.—The construction of internal divisional bulkheading of "B" class divisions (as defined later) generally without the installation of a detection or sprinkler system in the accommodation and service spaces; or

Method II.—The fitting of an automatic sprinkler and fire alarm system for the detection and extinction of fire in all spaces in which a fire might be expected to originate generally with no restriction on the type of internal divisional bulkheading in spaces so protected; or

Method III.—A system of subdivision within each main vertical zone using "A" and "B" class divisions distributed according to the importance, size, and nature of the various compartments, with an automatic fire detection system in all spaces in which a fire might be expected to originate, and with restricted use of combustible and highly inflammable materials and furnishings; but generally without the installation of a sprinkler system.

The detailed requirements are set out in Regulations 27 to 44. The heading of each indicates under which method or methods the Regulation is a requirement.

placements du navire, où ces indications peuvent être rapid ment observées par les officiers et l'équipage, la présence ou les signes, ainsi que la localisation, d'un incendie dans tous les locaux fermés réservés à l'usage ou au service des passagers et de l'équipage, à l'exception des locaux qui ne présentent pas de risque important d'incendie.

(b) La structure principale, y compris les ponts et roofs, doit être en acier, sauf dans des cas spéciaux où l'Administration pourra autoriser l'emploi de tout autre matériau approprié. Cette stucture doit être divisée en tranches verticales principales par des cloisons du type "A" (définies plus loin), ces tranches étant subdivisées elles-mêmes par des cloisons similaires assurant la protection des accès verticaux ou constituant les séparations entre les locaux habités et la tranche des machines d'une part et les locaux à marchandises, locaux de service et autres locaux d'autre part. En outre, en plus des services de rondes, des dispositifs d'alarme et d'extinction d'incendie tels qu'ils sont prescrits dans la partie "E" du présent Chapitre, l'une ou l'autre des méthodes suivantes de protection, ou toute combinaison de ces méthodes acceptée par l'Administration, doit être appliquée dans les locaux habités et les locaux de service, afin d'éviter la propagation d'un début d'incendie en dehors du local où il a pris naissance:—

Méthode I.—Construction du cloisonnement divisionnaire intérieur suivant type "B" (défini plus loin) généralement sans dispositifs de détection ou d'extinction par pulvérisation d'eau dans les locaux habités et les locaux de service.

Méthode II.—Installation d'un dispositif automatique d'alarme et de pulvérisation d'eau pour la détection et l'extinction de l'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, sans aucune restriction en général quant au type de cloisonnements subdivisionnaires à l'intérieur des zones ainsi protégées.

Méthode III.—Construction, à l'intérieur de chacune des tranches verticales, d'un réseau de cloisonnements, constitué par des cloisons des types "A" et "B", réparties selon l'importance, les dimensions et la nature des divers compartiments, avec un système automatique de détection d'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, et avec une utilisation restreinte de matériaux et d'accessoires d'emménagement combustibles ou très inflammables, et en général sans installation d'un dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau.

Les prescriptions détaillées figurent dans les Règles 27 à 44 dont les titres indiquent la méthode ou les méthodes auxquelles elles doivent s'appliquer.

Brandort in allen geschlossenen Räumen, die für die Benutzung oder die Bedienung von Fahrgästen und Besatzung bestimmt sind, mit Ausnahme der Räume, in denen keine wesentliche Feuergefahr besteht, anzeigen. Die Anzeige muß selbsttätig an einer oder mehreren Stellen oder Stationen erfolgen, an denen es von den Offizieren und der Besatzung am schnellsten festgestellt werden kann.

(b) Der Schiffskörper, einschließlich der Decks und Deckshäuser, ist in Stahl auszuführen, außer in besonderen Fällen, in denen die Verwaltung die Verwendung von anderem geeigneten Material genehmigen kann. Der Schiffskörper muß durch Schotte vom Typ „A" (wie nachstehend erläutert) in vertikale Hauptfeuerabschnitte unterteilt sein. Eine weitere Unterteilung dieser Abschnitte hat durch gleichartige Schotte zu erfolgen, die die senkrechten Zugänge umschließen und schützen und die Unterkunftsräume von den Maschinen-, Lade- und Wirtschaftsräumen sowie anderen Räumen trennen. Außerdem muß in Ergänzung des Feuerrondendienstes, der Alarmanlagen und der Feuerlöscheinrichtungen, wie sie in Teil „E" dieses Kapitels vorgeschrieben sind, eine der nachstehend aufgeführten Schutzmethoden oder eine durch die Verwaltung zugelassene Verbindung dieser Methoden in den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen zur Anwendung gelangen, um die Ausbreitung eines im Entstehen befindlichen Feuers auf andere Räume zu verhüten: —

Methode I. — Einbau einer inneren Schottenunterteilung unter Verwendung von Trennflächen vom Typ „B" (wie nachstehend erläutert), im allgemeinen ohne Einbau von Feuermelde- oder Berieselungsanlagen in den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen; oder

Methode II. — Einbau einer selbsttätigen Berieselungs- und Feuermeldeanlage für die Entdeckung und das Löschen eines Feuers in allen Räumen, in denen mit dem Entstehen eines Feuers gerechnet werden könnte, im allgemeinen ohne eine Beschränkung bezüglich des Typs der inneren Schottenunterteilung in den auf diese Weise geschützten Räumen; oder

Methode III. — Einbau eines Unterteilungssystems in jedem vertikalen Hauptfeuerabschnitt durch Trennflächen vom Typ „A" und Typ „B". Die Verteilung dieser Trennflächen erfolgt entsprechend der Wichtigkeit, Größe und Art der verschiedenen Abteilungen. In allen Räumen, in denen mit dem Entstehen eines Feuers gerechnet werden könnte, ist eine selbsttätige Feuermeldeanlage einzubauen. Material und Einrichtungsgegenstände brennbarer und leicht entzündlicher Art dürfen nur in beschränktem Maße Verwendung finden. Der Einbau einer Berieselungsanlage ist jedoch im allgemeinen nicht erforderlich.

Die Vorschriften sind im einzelnen in den Regeln 27 bis 44 aufgeführt, deren Überschriften angeben, für welche Methode oder Methoden die betreffende Regel gilt.

Regulation 26

Definitions

Wherever the phrases defined below occur throughout this Part of this Chapter they shall be interpreted in accordance with the following definitions:—

(a) "Incombustible Material" means a material which neither burns nor gives off inflammable vapours in sufficient quantity to ignite at a pilot flame when heated to approximately 1382° F. (or 750° C.). Any other material is a "Combustible Material".

(b) "A Standard Fire Test" is one which develops in the test furnace a series of time temperature relationships approximately as follows:—

At the end of the first 5 minutes—1,000° F. (or 538° C.)

At the end of the first 10 minutes—1,300° F. (or 704° C.)

At the end of the first 30 minutes—1,550° F. (or 843° C.)

At the end of the first 60 minutes—1,700° F. (or 927° C.)

(c) "'A' Class or Fire-resisting Divisions" are those divisions formed by bulkheads and decks which comply with the following:—

(i) They shall be constructed of steel or other equivalent material.

(ii) They shall be suitably stiffened.

(iii) They shall be so constructed as to be capable of preventing the passage of smoke and flame up to the end of the one-hour standard fire test.

(iv) They shall have an insulating value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. In general, where such bulkheads and decks are required to form fire-resisting divisions between spaces either of which contains adjacent woodwork, wood lining, or other combustible material, they shall be so insulated that, if either face is exposed to the standard fire test for one hour, the average temperature on the unexposed face will not increase at any time during the test by more than 250° F. (or 139° C.) above the initial temperature nor shall the temperature at any one point rise more than 325° F. (or 180° C.) above the initial temperature. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard is present.

Règle 26

Définitions

Partout où dans ce Chapitre se présentent les expressions ci-dessous, elles doivent être interprétées comme suit:—

(a) „Matériau Incombustible" signifie un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer au contact d'une flamme pilote, quand il est porté à une température d'environ 750° C. (ou 1382° F.). Tout autre matériau est considéré comme "Matériau Combustible."

(b) „L'essai au feu standard" est un essai au cours duquel, dans le four d'essai, on réalise approximativement les températures suivantes en fonction du temps:—

Au bout des 5 premières minutes —538° C. (ou 1000° F.)

Au bout des 10 premières minutes —704° C. (ou 1300° F.)

Au bout des 30 premières minutes —843° C. (ou 1550° F.)

Au bout des 60 premières minutes —927° C. (ou 1700° F.)

(c) Les Cloisons Type "A" ou "Cloisons Coupe-feu", sont constituées par des cloisons et des ponts conformes aux dispositions suivantes:—

(i) Elles doivent être construites en acier ou autre matériau équivalent.

(ii) Elles doivent être convenablement armaturées.

(iii) Elles doivent être construites de façon à pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes à la fin de l'essai d'une heure au feu standard.

(iv) Elles doivent présenter un degré d'isolation suivant des règles établies par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux contigus. En règle générale, lorsque des cloisons et des ponts de ce genre sont exigés pour constituer des cloisonnements résistant au feu entre des locaux dont l'un ou l'autre comportent des lambourdages, des revêtements en bois, ou d'autres matériaux combustibles en contact avec la cloison, ils doivent être isolés de telle façon, que s'ils sont soumis pendant une heure à l'essai au feu standard, la température moyenne de la surface non exposée, quelle que soit celle-ci, n'augmente à aucun moment au cours de l'essai de plus de 139° C. (ou 250° F.) au-dessus de la température initiale, et que la température en un point quelconque ne s'élève pas de plus de 180° C. (ou 325° F.) au-dessus de la température initiale. L'isolation peut être réduite ou supprimée complètement aux endroits où l'Administration reconnaît qu'il y a un risque d'incendie moindre.

Regel 26

Begriffsbestimmungen

Wo in diesem Teil dieses Kapitels die nachstehend erläuterten Ausdrücke gebraucht werden, haben sie folgende Bedeutung: —

(a) „Nicht-brennbares Material" bedeutet Material, das weder brennt noch entzündliche Dämpfe in ausreichender Menge entwickelt, um bei einer Erhitzung auf etwa 750° C. (oder 1382° F.) durch eine kleine Zündflamme entzündet zu werden. Alles übrige Material ist „Brennbares Material".

(b) Ein „Normal-Brandversuch" ist eine Prüfung, bei der im Brandversuchsofen ungefähr folgende Verhältnisse zwischen Zeitablauf und Temperatur entstehen: —

Nach Ablauf der ersten 5 Minuten — 538° C. (oder 1000° F.)

Nach Ablauf der ersten 10 Minuten — 704° C. (oder 1300° F.)

Nach Ablauf der ersten 30 Minuten — 843° C. (oder 1550° F.)

Nach Ablauf der ersten 60 Minuten — 927° C. (oder 1700° F.)

(c) „Trennflächen vom Typ ‚A' oder Feuerfeste Trennflächen" sind Schotte und Decks, die folgende Bedingungen erfüllen: —

(i) Sie müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Material hergestellt sein.

(ii) Sie müssen in geeigneter Weise versteift sein.

(iii) Sie müssen so gebaut sein, daß sie den Durchgang von Rauch und Flammen bis zur Beendigung des einstündigen Normal-Brandversuchs verhindern können.

(iv) Sie müssen einen Isolierwert besitzen, der bei Berücksichtigung der Art der benachbarten Räume den Anforderungen der Verwaltung entspricht. Im allgemeinen müssen solche Schotte und Decks, die eine feuerfeste Unterteilung zwischen Räumen bilden sollen, von denen einer an die Trennfläche angrenzendes Holzwerk, Holzverkleidungen oder anderes brennbares Material enthält, so isoliert sein, daß wenn eine ihrer beiden Seitenflächen dem Normal-Brandversuch für die Dauer von einer Stunde unterzogen wird, die mittlere Temperatur der dem Feuer abliegenden Seite zu keinem Zeitpunkt während des Versuchs um mehr als 139° C. (oder 250° F.) über die Anfangstemperatur hinaus ansteigt und daß an keinem Punkt eine Temperaturerhöhung von mehr als 180° C. (oder 325° F.) über die Anfangstemperatur hinaus eintritt. An Stellen, an denen nach Ansicht der Verwaltung eine geringere Feuergefahr vorhanden ist, kann die Isolierung schwächer gehalten oder fortgelassen werden.

(d) "'B' Class or Fire-retarding Divisions" are those divisions formed by bulkheads which are so constructed that they will be capable of preventing the passage of flame up to the end of the first one-half hour of the standard fire test. In addition they shall have an insulating value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. In general, where such bulkheads are required to form fire-retarding divisions between cabins, they shall be of material which, if either face is exposed for the first one-half hour period of the standard fire test, will prevent the temperature on the unexposed side from increasing during the test by more than 250° F. (or 139° C.) above the initial temperature. For panels which are of incombustible materials it will only be necessary to comply with the above temperature rise limitation during the first 15-minute period of the standard fire test, but the test shall be continued to the end of the one-half hour to test the panel's integrity in the usual manner. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard is present.

(e) "Main Vertical Zones" are those sections into which the hull, superstructure, and deck houses are divided by main fire-resisting bulkheads, the mean length of which above the bulkhead deck does not, in general, exceed 131 feet (or 40 metres).

(f) "Control Stations" are those spaces in which radio, main navigating or central fire-recording equipment or the emergency generator is located.

(g) "Accommodation" spaces are those used for public spaces, corridors, lavatories, cabins, offices, crew quarters, barber shops, isolated pantries and lockers, and similar spaces.

(h) "Public Spaces" are those portions of the accommodation which are used for halls, dining rooms, lounges, and similar permanently enclosed spaces.

(i) "Service Spaces" are those used for galleys, main pantries, stores (except isolated pantries und lockers), mail and specie rooms, and similar spaces and trunks to such spaces.

(j) "Cargo Spaces" are all spaces used for cargo (including cargo oil tanks) and trunks to such spaces.

(d) Les Cloisons Type "B", ou cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie, sont constituées par des cloisons construites de manière à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard. En outre, elles doivent présenter un degré d'isolation conforme aux exigences de l'Administration, compte tenu de la nature des locaux avoisinants. En règle générale, lorsque des cloisons de ce genre sont exigées pour constituer des cloisonnements retardant la propagation de l'incendie entre des cabines, elles doivent être construites en matériaux qui, soumis pendant la première période d'une demi-heure à l'essai au feu standard, empêcheront la température de la face non-exposée, quelle que soit celle-ci, de s'élever, au cours de l'essai, de plus de 139° C. (ou 250° F.) au-dessus de la température initiale. Lorsque les panneaux constitutifs sont en matériaux incombustibles, il suffira de vérifier que la condition d'élévation de température mentionnée ci-dessus est réalisée au bout des 15 premières minutes de l'essai au feu standard, mais l'essai devra être poursuivi jusqu'à la fin des trente minutes, afin de vérifier, de la manière habituelle, l'intégrité du panneau. L'isolation peut être réduite ou supprimée complèment, lorsque l'Administration reconnaît qu'il y a un moidre risque d'incendie.

(e) Les "Tranches Verticales Principales" sont les zones qui résultent de la division de la coque, de la superstructure et des roofs par des cloisons principales résistant au feu. Leur longueur moyenne, au-dessus du pont de cloisonnement, ne dépasse pas en règle générale 40 mètres (ou 131 pieds).

(f) Les "Postes de Sécurité" sont les locaux dans lesquels sont placés les appareils de radio, ou les appareils principaux de navigation, ou les installations centrales de détection et de signalisation d'incendie, ou la génératrice de secours.

(g) Les "Locaux Habités" comprennent les locaux de réunion, les coursives, les locaux sanitaires, les cabines, les bureaux, les locaux affectés à l'équipage, les salons de coiffure, les offices isolés, armoires de service ou locaux similaires.

(h) Les "Locaux de Réunion" sont les parties des locaux habités qui comprennent les halls, salles à manger, salons et autres locaux similaires, isolés de l'extérieur du navire d'une façon permanente.

(i) Les "Locaux de Service" comprennent les cuisines, les offices principaux, les magasins (sauf les offices isolés et les armoires de service), les soutes à dépêches, les soutes à valeurs et les locaux similaires, ainsi que les entourages de descente qui y conduisent.

(j) Les "Locaux à Marchandises" comprennent tous les locaux utilisés pour les marchandises (y compris les citernes à fret liquide) ainsi que les entourages de panneaux qui y aboutissent.

(d) „Trennflächen vom Typ ‚B' oder Feuerhemmende Trennflächen" sind Schotte, die auf Grund ihrer Bauart den Durchgang der Flammen bis zum Ablauf der ersten halben Stunde des Normal-Brandversuchs verhindern können. Außerdem müssen sie einen Isolierwert besitzen, der unter Berücksichtigung der Art der benachbarten Räume den Anforderungen der Verwaltung entspricht. Im allgemeinen müssen derartige Schotte, wenn sie Feuerhemmschotte zwischen Kabinen bilden sollen, aus einem Material hergestellt sein, das, wenn eine der beiden Seitenflächen für die Dauer der ersten halben Stunde eines Normal-Brandversuchs dem Feuer ausgesetzt wird, einen Temperaturanstieg auf der dem Feuer abliegenden Seite um mehr als 139° C. (oder 250° F.) über die Anfangstemperatur hinaus während des Versuchs verhindern kann. Bestehen die Füllungen aus nicht-brennbarem Material, so genügt es, wenn die vorstehende Begrenzung der Temperaturerhöhung während der ersten 15 Minuten des Normal-Brandversuchs erfüllt wird. Dieser Versuch muß jedoch bis zum Ablauf der halben Stunde fortgesetzt werden, um in der üblichen Weise die Widerstandsfähigkeit der Füllungen nachzuprüfen. An Stellen, an denen nach Ansicht der Verwaltung eine geringere Feuergefahr vorhanden ist, kann die Isolierung schwächer gehalten oder fortgelassen werden.

(e) „Vertikale Hauptfeuerabschnitte" sind die Abschnitte, in die der Schiffskörper, die Aufbauten und die Deckshäuser durch feuerfeste Hauptschotte unterteilt werden. Ihre mittlere Länge oberhalb des Schottendecks überschreitet im allgemeinen nicht 40 Meter (oder 131 Fuß).

(f) „Kontrollstellen" sind die Räume, in denen die Funkanlagen, die wichtigsten Navigationseinrichtungen, die Zentrale für die Feuermeldeanlage oder der Notgenerator untergebracht sind.

(g) Die „Unterkunftsräume" umfassen die Gesellschaftsräume, Gänge, Waschräume, Kabinen, Büroräume, Räume für die Besatzung, Friseurräume, getrennte Anrichten, Spinde und ähnliche Räume.

(h) „Gesellschaftsräume" sind die Teile der Unterkunftsräume, die als Hallen, Speisesäle, Vorhallen und ähnliche ständig abgegrenzte Räume Verwendung finden.

(i) Die „Wirtschaftsräume" umfassen die Küchen, Hauptanrichten, Vorratsräume (mit Ausnahme der getrennten Anrichten und Spinde), Post- und Kassenräume und ähnliche Räume sowie die Schächte zu diesen Räumen.

(j) „Laderäume" sind alle Räume, die für Fracht benutzt werden (einschließlich der Tanks für Olladungen) sowie die Schächte zu diesen Räumen.

(k) "Machinery Spaces" include all spaces used for propelling, auxiliary or refrigerating machinery, boilers, pumps, workshops, generators, ventilation and air conditioning machinery, oil filling stations, and similar spaces and trunks to such spaces.

(l) "Steel or Other Equivalent Material."—Where the words "steel or other equivalent material" occur, "equivalent material" means any material which, by itself or due to insulation provided, has integrity properties equivalent to steel at the end of the applicable fire exposure (e. g., aluminimum with appropriate insulation).

Regulation 27

Structure (Methods I, II and III)

The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel, except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases.

Regulation 28

Main Vertical Zones (Methods I, II and III)

(a) The hull, superstructure and deck houses shall be subdivided by " A " Class divisions into main vertical zones, the mean length of which above the bulkhead deck shall not in general exceed 131 feet (or 40 metres). Where steps are necessary they shall be of " A " Class divisions.

(b) As far as practicable the portions of such bulkheads above the bulkhead deck shall be in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck.

(c) Such bulkheads shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries.

(d) On ships designed for special purposes, such as automobile or railroad car ferries, where installation of such bulkheads would defeat the purpose for which the ship is intended, equivalent means for controlling and limiting a fire shall be substituted and specifically approved by the Administration.

Regulation 29

Openings in Main Vertical Zone Bulkheads (Methods I, II and III)

(a) Where main vertical zone bulkheads are pierced for the passage of

(k) Les "Locaux de Machines" comprennent tous les locaux contenant l'appareil propulsif, les machines auxiliaires ou les machines frigorifiques, les chaudières, les pompes, les ateliers, les génératrices, les installations de ventilation et de conditionnement d'air, les postes de mazoutage et les locaux similaires, ainsi que les entourages des panneaux qui y aboutissent.

(l) "Acier ou autre Matériau équivalent." — Toutes les fois que se présentent les mots "acier ou autre matériau équivalent" il faut comprendre tout matériau qui, de lui-même ou par isolation, possède des propriétés d'intégrité équivalentes à celles de l'acier, après avoir été exposé au feu pendant le temps exigé (par exemple l'aluminium, isolé de manière appropriée.

Règle 27

Structure (Méthodes I, II et III)

La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roofs doivent être construits en acier, sauf dans les cas spéciaux où l'Administration pourra autoriser l'emploi de tout autre matériau approprié.

Règle 28

Tranches verticales principales (Méthodes I, II et III)

(a) La coque, les superstructures et les roofs doivent être divisés par des cloisons du type "A" en tranches verticales principales dont la longueur moyenne au-dessus du pont de cloisonnement ne doit pas, en règle générale, dépasser 40 mètres (ou 131 pieds). Là où des baïonnettes sont nécessaires, leur construction doit être du type "A".

(b) Dans la mesure du possible, les portions de ces cloisons qui se trouvent au-dessus du pont de cloisonnement, doivent être à l'aplomb des cloisons étanches de compartimentage situées immédiatement au-dessous du pont de cloisonnement.

(c) Ces cloisons doivent s'étendre de pont à pont, jusqu'au bordé extérieur ou autres entourages.

(d) A bord des navires destinés à des services spéciaux, tels que le transport d'automobiles et de wagons de chemin de fer, sur lesquels la construction des cloisons de ce genre serait incompatible avec l'utilisation de ces navires, des moyens équivalents permettant de maîtriser et de localiser l'incendie seront admis en remplacement des dispositions réglementaires avec l'approbation spéciale de l'Administration.

Règle 29

Ouvertures pratiquées dans les Cloisons des Tranches verticales principales d'Incendie (Méthodes I, II et III)

(a) Lorsque les cloisons des tranches verticales principales d'incendie sont

(k) Die „Maschinenräume" umfassen alle Räume, in denen sich Antriebs-, Hilfs- oder Kühlmaschinenanlagen, Kessel, Pumpen, Werkstätten, Generatoren, Maschinen für Lüftungs- und Klimaanlagen sowie Ölübernahmestellen befinden, und ähnliche Räume sowie die Schächte zu diesen Räumen.

(l) „Stahl oder anderes gleichwertiges Material". — Wird die Bezeichnung „Stahl oder anderes gleichwertiges Material" gebraucht, so bedeutet der Ausdruck „gleichwertiges Material" jedes Material, das für sich allein oder auf Grund der vorhandenen Isolierung eine Widerstandsfähigkeit besitzt, die der des Stahls am Ende der geforderten Feuerprobe gleichwertig ist (z. B. in geeigneter Weise isoliertes Aluminium).

Regel 27

Bauart (Methoden I, II und III)

Der Schiffskörper, die Aufbauten, tragende Schotte, Decks und Deckshäuser müssen aus Stahl hergestellt sein, mit Ausnahme der Sonderfälle, in denen die Verwaltung die Verwendung eines anderen geeigneten Materials zulassen kann.

Regel 28

Vertikale Hauptfeuerabschnitte (Methoden I, II und III)

(a) Der Schiffskörper, die Aufbauten und die Deckshäuser müssen durch Schotte vom Typ „A" in vertikale Hauptfeuerabschnitte unterteilt sein, deren mittlere Länge oberhalb des Schottendecks allgemein nicht mehr als 40 Meter (oder 131 Fuß) betragen darf. Sind Stufen erforderlich, so müssen sie aus Schotten vom Typ „A" gebaut sein.

(b) Soweit durchführbar, müssen die oberhalb des Schottendecks befindlichen Teile derartiger Schotte in einer Linie mit den unmittelbar unter dem Schottendeck vorhandenen wasserdichten Schotten fortgeführt sein.

(c) Diese Schotte müssen von Deck zu Deck und bis zur Außenhaut oder anderen Begrenzungen reichen.

(d) Für Schiffe, die für eine Sonderverwendung vorgesehen sind, wie z. B. Kraftwagen- oder Eisenbahnfähren, und auf denen der Einbau von Schotten dieser Art unvereinbar mit dem Verwendungszweck dieser Schiffe sein würde, sind an deren Stelle gleichwertige und von der Verwaltung besonders genehmigte Vorkehrungen zur Kontrolle und Begrenzung eines Feuers vorzusehen.

Regel 29

Öffnungen in den Schotten der vertikalen Hauptfeuerabschnitte (Methoden I, II und III)

(a) Sind Schotte der vertikalen Hauptfeuerabschnitte für den Durch-

electric cables, pipes, trunks, &c., or for girders, beams or other structures, arrangements shall be made to ensure that the fire-resistance of the bulkheads is not impaired.

(b) Dampers are to be fitted in trunks passing through main vertical zone bulkheads and shall be fitted with suitable local control capable of being operated from both sides of the bulkhead. The operating positions shall be readily accessible and marked in red. Indicators shall be fitted to show whether the dampers are open or shut.

(c) All openings shall be provided with permanently attached means of closing which shall be at least as effective for resisting fires as the bulkheads in which they are fitted.

(d) The construction of all doors and doorways in main vertical zone bulkheads, with the means of securing them when closed, shall provide fire-resistance at least as effective as the bulkheads in which the doors are situated and must be capable of resisting the passage of smoke and flame. Watertight doors need not be insulated.

(e) It shall be possible to open each door from either side of the bulkhead by one person only. Fire doors other than watertight doors shall be of the self-closing type with simple and easy means of release from the open position. These doors shall be of types and designs approved by the Administration.

Regulation 30
Bulkheads within Main Vertical Zones (not required for Method II)

(a) Method I

(i) Within the accommodation spaces, all enclosure bulkheads, other than those required to be of "A" class divisions, shall be constructed of "B" class divisions and assembled in such a manner as to ensure the integrity of the unit. The Administration may require an assembly test. On ships which carry more than 100 passengers the "B" class divisions shall be of incombustible materials which may, however, be faced with combustible materials in accordance with Regulation 39.

(ii) All corridor bulkheads shall extend from deck to deck. Ventilation openings will be permitted in the corridor bulkheads, preferably in the lower portion. All other enclosure bulkheads shall extend from deck to deck vertically, and to the shell or other boundaries transversely, unless incombustible ceilings or linings are fitted, in which case the bulkheads

percées pour le passage de câbles électriques, de tuyaux, de conduits, etc., ou pour des hiloires, des barrots ou autres éléments de la structure de la coque, des dispositions doivent être prises pour que la résistance de ces cloisons au feu ne soit pas compromise.

(b) Des volets de fermeture doivent être installés dans les conduits traversant les cloisons des tranches verticales principales d'incendie et doivent être munis d'un dispositif convenable de commande locale susceptible d'être manœuvré des deux côtés de la cloison. Les postes de manœuvre de ces écrans doivent être facilement accessibles et repérés en rouge. Des indicateurs d'ouverture et de fermeture doivent être installés.

(c) Toutes les ouvertures doivent être munies de moyens de fermeture attachés de manière permanente à la cloison et dont la résistance au feu doit être au moins égale à celle de cette cloison principale.

(d) La structure de toutes les portes et encadrements de portes dans les cloisons des tranches principales d'incendie, ainsi que les dispositif permettant de maintenir ces portes fermées, doivent pouvoir résister au feu d'une manière au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces portes sont pratiquées et doivent également pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes. Il n'est pas nécessaire d'isoler les portes étanches.

(e) Chacune de ces portes doit pouvoir être ouverte de chaque côté de la cloison par une seule personne. Les portes d'incendie autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, avec un moyen simple et facile de déclenchement du verrouillage qui les maintient dans la position ouverte. Le type et les plans de ces portes doivent être approuvés par l'Administration.

Règle 30
Cloisons situées à l'intérieur des Tranches verticales principales d'Incendie (non exigées pour la Méthode II)

(a) Méthode I

(i) A l'intérieur des locaux habités, toutes les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être des cloisons du type "A", doivent être du type "B", et assemblées de manière à assurer l'intégrité de l'ensemble. L'Administration peut imposer, sur l'ensemble monté, un essai du maintien de cette intégrité au feu. Sur les navires qui transportent plus de 100 passagers, les cloisons de la classe "B" doivent être d'un materiau incombustible, qui peut cependant être revêtu d'un matériau combustible, en conformité avec la Règle 39.

(ii) Toutes les cloisons de coursives doivent s'étendre de pont à pont. Les ouvertures de Centilation seront autorisées dans les cloisons de coursives, de préférence dans la partie inférieure. Toutes les autres choisons d'entourage doivent s'étendre de pont à pont dans le sens vertical, et jusqu'au bordé extérieur ou aux autres limites transversales, à moins que

laß von elektrischen Kabeln, Rohrleitungen, Kanälen usw. oder für Träger, Balken oder sonstige schiffbauliche Einrichtungen durchbrochen, so sind Maßnahmen zu treffen, damit die Feuersicherheit dieser Schotte nicht beeinträchtigt wird.

(b) In den Kanälen, die durch Schotte der vertikalen Hauptfeuerabschnitte führen, müssen Absperrschieber mit einer geeigneten örtlichen Bedienungsvorrichtung, die von beiden Seiten des Schottes betätigt werden kann, eingebaut sein. Die Bedienungsstellen müssen leicht zugänglich und rot gekennzeichnet sein. Anzeigevorrichtungen sind anzubringen, die anzeigen, ob die Schieber geöffnet oder geschlossen sind.

(c) Für alle Öffnungen müssen fest angebrachte Verschlußvorrichtungen vorhanden sein, die mindestens die gleiche Feuerfestigkeit besitzen müssen wie das Schott, in dem sie eingebaut sind.

(d) Alle Türen und Türöffnungen in den Schotten der vertikalen Hauptfeuerabschnitte sowie der Vorrichtungen, die die Schottüren geschlossen halten sollen, sind mindestens ebenso feuerfest zu bauen, wie die Schotte, in denen die Türen eingebaut sind. Ferner müssen sie den Durchgang von Rauch und Flammen verhindern. Wasserdichte Türen brauchen nicht isoliert zu sein.

(e) Jede dieser Türen muß von jeder Seite des Schottes aus durch eine einzige Person geöffnet werden können. Feuerschottüren, die keine Wasserdichten Türen sind, müssen sich selbsttätig schließen können und einfache, bei geöffnetem Zustand leicht zu bedienende Auslösevorrichtung besitzen. Art und Ausführung dieser Türen müssen von der Verwaltung genehmigt sein.

Regel 30
Schotte innerhalb der vertikalen Hauptfeuerabschnitte (nicht vorgeschrieben für Methode II)

(a) Methode I

(i) In den Unterkunftsräumen müssen alle umschließenden Schotte, soweit sie nicht zum Schottentyp „A" gehören müssen, vom Typ „B" und so miteinander verbunden sein, daß die Widerstandsfähigkeit der Gesamtkonstruktion gewährleistet ist. Die Verwaltung kann eine Erprobung im ganzen vorschreiben. Auf Schiffen, die mehr als 100 Fahrgäste befördern, müssen die Schotte vom Typ „B" aus nicht-brennbarem Material bestehen, das jedoch entsprechend Regel 39 eine Verkleidung aus brennbarem Material haben kann.

(ii) Alle Gangschotte müssen von Deck zu Deck reichen. Lüftungsöffnungen sind in den Gangschotten zugelassen, vorzugsweise jedoch im unteren Teil. Alle übrigen umschließenden Schotte müssen sich vertikal von Deck zu Deck und in der Querrichtung bis zur Außenhaut oder anderen Begrenzungen erstrecken, sofern nicht nichtbrennbare Decken oder Verkleidungen

may terminate at the ceilings or linings.

(b) Method III

(i) Within the accommodation spaces enclosure bulkheads other than those required to be of "A" class divisions shall be constructed of "B" class divisions so as to form a continuous network of fire retarding bulkheads within which the area of any one compartment shall not in general exceed 1,300 square feet (or 120 square metres) with a maximum of 1,600 square feet (or 150 square metres).

(ii) All public spaces without interior subdivisions shall be surrounded by "B" class bulkheads. The insulation of "A" class and "B" class divisions except those constituting the separation of the main vertical zones, the control stations, the stairway enclosures, and the corridors, may be omitted where the divisions constitute the outside part of the ship or when the adjoining compartment does not contain fire hazard.

(iii) All corridor bulkheads shall be of "B" class divisions and shall extend from deck to deck. When no ceilings are fitted or when the ceilings are of incombustible materials ventilation openings having grilles of incombustible material will be permitted. All other enclosure bulkheads shall also extend intact from deck to deck.

(iv) The "B" class divisions shall be of a type having incombustible cores or of an assembled type having internal layers of sheet asbestos or similar incombustible material, and the temperature rise limitation referred to in the definition of "B" class divisions in Regulation 26 shall apply at the end of the half hour test.

Regulation 31

Separation of Accommodation Spaces from Machinery, Cargo and Service Spaces (Methods I, II and III)

The boundary bulkheads and decks separating accommodation spaces from machinery, cargo and service spaces shall be constructed as "A" class divisions, and these bulkheads and decks shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration having regard to the nature of the adjacent spaces.

Regulation 32

Deck Coverings (Methods I, II and III)

Primary deck coverings within accommodation spaces, control stations, stairways and corridors shall be of

l'installation ne comporte des plafonds ou des revêtements incombustibles, auquel cas les cloisons peuvent se limiter aux plafonds ou revêtements.

(b) Méthode III

(i) A l'intérieur des locaux habités, les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être constituées par des cloisons du type "A", doivent être du type „B", construites de manière à former un réseau continu de cloisons susceptibles de retarder la propagation de l'incendie, et à l'intérieur duquel la superficie d'un compartiment quelconque ne doit pas dépasser en général 120 mètres carrés (1300 pieds carrés), avec un maximum de 150 mètres carrés (1600 pieds carrés).

(ii) Tous les locaux publics sans cloisonnements intérieurs doivent être entourés de cloisons du type "B". L'isolation des cloisons des types "A" et "B", sauf en ce qui concerne celles qui séparent les tranches verticales principales, les postes de sécurité, les entourages d'escalier et les coursives, peut être supprimée partout où les cloisonnements constituent la partie extérieure du navire, ou quand le compartiment adjacent ne présente pas de risque d'incendie.

(iii) Toutes les cloisons de coursives doivent être constituées par des cloisons du type "B" et doivent s'étendre de pont à pont. Lorsqu'il n'y a pas de plafond, ou lorsque les plafonds sont construits d'un matériau incombustible, on autorisera des ouvertures de ventilation munies d'un grillage incombustible. Toutes les autres cloisons d'entourage doivent également s'étendre intégralement de pont à pont.

(iv) Les cloisonnements du type "B" doivent être d'un type à âme incombustible ou d'un type composite, comportant à l'intérieur des couches de feuilles d'amiante ou de matériaux incombustiles analogues, et la limite d'élévation de température à laquelle on se réfère dans les définitions des cloisons du type "B" à la Règle 26 doit être observée à la fin de l'essai de 30 minutes au feu standard.

Règle 31

Séparation entre les locaux habités d'une part et les locaux de machines, les locaux à marchandises et les locaux de service d'autre part

Les cloisons et ponts qui séparent les locaux habités des locaux de machines, des locaux à marchandises et des locaux de service, doivent être construits suivant le type des cloisons "A" et ces cloisons et ponts doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration intéressée, eu égard à la nature des locaux adjacents.

Règle 32

Revêtements de Ponts (Méthodes I, II et III)

Les sous-couches constituant les revêtements des ponts à l'intérieur des locaux habités, des postes de securité,

eingebaut sind. In diesem Fall können die Schotte an den Decken oder Verkleidungen enden.

(b) Methode III

(i) In den Unterkunftsräumen müssen die umschließenden Schotte, soweit sie nicht zum Schottentyp „A" gehören müssen, vom Typ „B" und so miteinander verbunden sein, daß sie ein ununterbrochenes Netz von Feuerhemmschotten bilden, innerhalb dessen die Fläche irgendeiner Abteilung allgemein nicht 120 Quadratmeter (oder 1300 Quadratfuß) überschreiten darf, bei einem Höchstwert von 150 Quadratmeter (oder 1600 Quadratfuß).

(ii) Alle Gesellschaftsräume ohne innere Unterteilung müssen durch Schotte vom Typ „B" umschlossen sein. Auf die Isolierung der Trennflächen vom Typ „A" und „B" kann mit Ausnahme der Trennflächen, die die Begrenzung der vertikalen Hauptfeuerabschnitte, der Kontrollstellen, der Treppenhausschächte und der Gänge bilden, überall dort verzichtet werden, wo die Trennfläche die Außenhaut des Schiffes bildet oder wenn in der benachbarten Abteilung keine Feuergefahr besteht.

(iii) Alle Gangschotte müssen zum Typ „B" gehören und von Deck zu Deck reichen. Sind keine Decken eingebaut oder sind diese aus nicht-brennbarem Material hergestellt, so können Lüftungsöffnungen, die mit Gittern aus nicht-brennbarem Material versehen sind, zugelassen werden. Alle übrigen umschließenden Schotte müssen ebenfalls ohne Unterbrechung von Deck zu Deck reichen.

(iv) Die Trennflächen vom Typ „B" müssen zu einem Typ mit nicht-brennbarem Kern oder zu einem zusammengesetzten Typ gehören, in dessem Inneren sich Schichten aus Asbestplatten oder aus ähnlichem nicht-brennbarem Material befinden. Die in den Begriffsbestimmungen bezüglich der Schotte vom Typ „B" in Regel 26 erwähnte Grenze der Temperaturerhöhung muß nach Beendigung des halbstündigen Normal-Brandversuchs eingehalten sein.

Regel 31

Trennung der Unterkunftsräume von den Maschinen-, Lade- und Wirtschaftsräumen (Methoden I, II und III)

Die Begrenzungsschotte und Decks, die die Unterkunftsräume von den Maschinen-, Lade- und Wirtschaftsräumen trennen, müssen als Trennflächen vom Typ „A" gebaut sein: der Isolierwert dieser Schotte und Decks muß bei Berücksichtigung der Art der angrenzenden Räume den Forderungen der Verwaltung entsprechen.

Regel 32

Decksbelag (Methoden I, II und III)

Der unterste Decksbelag in den Unterkunftsräumen, Kontrollstellen, Niedergängen und Gängen muß aus schwer

material which will not readily ignite and as approved by the Administration.

des escaliers et des coursives, doivent être en matériaux ne s'enflammant pas spontanément et approuvés par l'Administration.

entzündbarem, von der Verwaltung zugelassenem Material bestehen.

Regulation 33
Protection of Vertical Stairways

(a) Methods I and III

(i) All stairways shall be of steel frame construction and shall be within enclosures formed of "A" class divisions, with positive means of closure at all openings from the lowest accommodation deck at least to a level which is directly accessible to the open deck, except that:—

(a) A stairway serving only two decks need not be enclosed provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level.

(b) Stairways may be fitted in the open in a public space provided they lie wholly within such public space.

(ii) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion having in view the number of persons likely to use them in an emergency, and shall contain as little accommodation or other enclosed space in which a fire may originate as practicable.

(iii) Stairway enclosure bulkheads shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. The means for closure at openings in stairway enclosures shall be at least as effective for resisting fire as the bulkheads in which they are fitted. Doors other than watertight doors shall be of the self-closing type, as required for the main vertical zone bulkheads.

(b) Method II

(i) Main stairways shall be of steel frame construction and shall be within enclosures formed of "A" class divisions with positive means of closure at all openings from the lowest accommodation deck at least to a level which is directly accessible to the open deck except that:—

(a) A stairway serving only two decks need not be enclosed provided the integrity of the deck

Règle 33
Protection des Escaliers

(a) Méthodes I et III

(i) Tous les escaliers doivent avoir une charpente en acier et être disposés dans des entourages constitués de cloisons du type "A", munis de moyens efficaces de fermeture de toutes les ouvertures, et s'étendant depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, sauf les exceptions suivantes:—

(a) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts, à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue, au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entreponts.

(b) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent complètement à l'intérieur de ce local.

(ii) Les entourages d'escalier doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.

(iii) Les entourages d'escalier doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents. Les dispositifs de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes, autres que les portes étanches, doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales.

(b) Méthode II

(i) Les escaliers principaux doivent avoir une charpente en acier et doivent se trouver dans des entourages constitués par des cloisons du type "A", avec des moyens de fermeture à toutes les ouvertures depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, sauf les exceptions suivantes:—

(a) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux

Regel 33
Schutz der Niedergänge (Treppen)

(a) Methoden I und III

(i) Alle Niedergänge müssen eine tragende Stahlkonstruktion besitzen und sich innerhalb eines durch Trennflächen vom Typ „A" gebildeten Schachtes befinden; diese Schächte müssen mit wirksamen Verschlußvorrichtungen für alle Öffnungen versehen sein, und zwar vom untersten Wohndeck an bis mindestens zu einer Höhe, die einen unmittelbaren Zugang zum offenen Deck ermöglicht. Folgende Ausnahmen sind zugelassen:—

(a) Eine nur zwei Decks verbindende Treppe braucht nicht eingeschachtet zu sein, falls die Sicherheit des durchbrochenen Decks durch geeignete Schotte oder Türen in einem der beiden Decks gewährleistet ist.

(b) In einem Gesellschaftsraum brauchen Treppen nicht eingeschachtet zu sein, wenn sie sich völlig im Innern dieses Raumes befinden.

(ii) Niedergangsschächte müssen eine direkte Verbindung mit den Gängen und einen ausreichenden Querschnitt besitzen, um eine Verstopfung durch die Personen, die die Treppe in einem No.fall voraussichtlich benutzen müssen, zu vermeiden. Innerhalb der Schächte sollen sich so wenig wie möglich Unterkunfts- oder andere geschlossene Räume befinden, in denen ein Feuer entstehen kann.

(iii) Die Schachtwände der Niedergänge müssen einen Isolierwert besitzen, der bei Berücksichtigung der Art der angrenzenden Räume den Forderungen der Verwaltung entspricht. Die Verschlußvorrichtungen für die Öffnungen in Niedergangsschächten müssen mindestens ebenso feuerfest sein wie die Schachtwände, in denen diese Öffnungen angebracht sind. Die Türen müssen sich, mit Ausnahme der wasserdichten Türen, selbsttätig schließen können, wie es für die Schotte der vertikalen Hauptfeuerabschnitte vorgeschrieben ist.

(b) Methode II

(i) Die Hauptniedergänge müssen eine tragende Stahlkonstruktion besitzen und sich innerhalb eines durch Trennflächen vom Typ „A" gebildeten Schachtes befinden; diese Schächte müssen mit wirksamen Verschlußvorrichtungen für alle Öffnungen versehen sein, und zwar vom untersten Wohndeck an bis mindestens zu einer Höhe, die einen unmittelbaren Zugang zum offenen Deck ermöglicht. Folgende Ausnahmen sind zugelassen:—

(a) Eine nur zwei Decks verbindende Treppe braucht nicht eingeschachtet zu sein, falls die Sicherheit

is maintained by proper bulkheads or doors at one level;

(b) Stairways may be fitted in the open in a public space provided they lie wholly within such public space.

(ii) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion having in view the number of persons likely to use them in an emergency, and shall contain as little accommodation or other enclosed space in which a fire may originate as practicable.

(iii) Stairway enclosure bulkheads shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. The means for closure at openings in stairway enclosures shall be at least as effective for resisting fire as the bulkheads in which they are fitted. Doors other than watertight doors shall be of the selfclosing type, as required for the main vertical zone bulkheads.

(iv) Auxiliary stairways shall be of steel frame construction but need not be within enclosures provided the integrity of the deck is maintained by the fitting of sprinklers at the auxiliary stairways.

Regulation 34

Protection of Lifts (Passenger and Service), Vertical Trunks for Light and Air, &c. (Methods I, II and III)

(a) Passenger and service lift trunks, vertical trunks for light and air to passenger spaces, &c., shall be of "A" class divisions. Doors shall be of steel or other incombustible material and when closed shall provide fire resistance at least as effective as the trunks in which they are fitted.

(b) Lift trunks shall be so fitted as to prevent the passage of smoke and flame from one between deck to another and shall be provided with means of closing so as to permit of draught and smoke control. The insulation of lift trunks which are within stairway enclosures shall not be compulsory.

(c) Where a trunk for light and air communicates with more than one between deck space, and in the opinion of the Administration, smoke and flame are likely to be conducted from one between deck to another, smoke shutters, suitably placed, shall be fit-

entreponts, à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue au moyen de cloisons ou de portes convenables dans l'un ou l'autre des deux entreponts.

(b) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent entièrement à l'intérieur de ce local.

(ii) Les entourages d'escalier doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.

(iii) Les cloisons qui enferment les escaliers doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents. Les moyens de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales.

(iv) Les escaliers secondaires devront comporter des charpentes en acier, mais ne seront pas nécessairement à l'intérieur d'entourages, à condition que l'intégrité des ponts découpés par ces escaliers soit maintenue par l'installation de dispositifs d'extinction par pulvérisation dans ces escaliers.

Règle 34

Protection des Ascenseurs et Monte-charges, Puits d'Eclairage, d'Aération, etc. (Méthodes I, II et III)

(a) Les cages des ascenseurs et monte-charges, les puits d'eclairage et d'aération desservant les locaux habités, etc., doivent être constitués de cloisons du type "A". Les portes doivent être en acier ou en un autre matériau incombustible et, lorsqu'elles sont fermées, doivent assurer une résistance au feu au moins aussi efficace que celle des entourages sur lesquels elles sont disposées.

(b) Les cages des ascenseurs doivent être disposées de manière à empêcher la fumée et les flammes de passer d'un entrepont à un autre et doivent être munies de dispositifs de fermeture, permettant de limiter le tirage et le passage des fumées. L'isolation des cages d'ascenseurs qui se trouvent à l'intérieur des entourages d'escaliers n'est pas obligatoire.

(c) Dans le cas où un puits d'aération ou d'éclairage communique avec plus d'un entrepont et lorsque, suivant l'opinion de l'Administration, les fumées et les flammes risquent de passer d'un entrepont à l'autre, des écrans contre la fumée doivent être installés de

des durchbrochenen Decks durch geeignete Schotte oder Türen in einem der beiden Decks gewährleistet ist.

(b) In einem Gesellschaftsraum brauchen Treppen nicht eingeschachtet zu sein, falls sie sich völlig im Innern dieses Raumes befinden.

(ii) Die Niedergangsschächte müssen eine direkte Verbindung mit den Gängen und einen ausreichenden Querschnitt besitzen, um eine Verstopfung durch die Personen, die die Treppe in einem Notfall voraussichtlich benutzen müssen, zu vermeiden. Innerhalb der Schächte sollen sich so wenig wie möglich Unterkunfts- oder andere geschlossene Räume befinden, in denen ein Feuer entstehen kann.

(iii) Die Schachtwände der Niedergänge müssen einen Isolierwert besitzen, der bei Berücksichtigung der Art der angrenzenden Räume den Forderungen der Verwaltung entspricht. Die Verschlußvorrichtungen für die Öffnungen in Niedergangsschächten müssen mindestens ebenso feuerfest sein wie die Schachtwände, in denen diese Öffnungen angebracht sind. Die Türen müssen sich, mit Ausnahme der wasserdichten Türen, selbsttätig schließen können, wie es für die Schotte der Hauptfeuerabschnitte vorgeschrieben ist.

(iv) Nebenaufgänge müssen eine tragende Stahlkonstruktion besitzen. Sie brauchen sich aber nicht innerhalb von Schächten zu befinden, falls die Sicherheit der durch diese Niedergänge durchbrochenen Decks durch den Einbau von Berieselungsanlagen für die Nebenaufgänge gewährleistet ist.

Regel 34

Schutz von Fahrstühlen (für Fahrgäste und Lasten), von vertikalen Licht- und Lüftungsschächten usw. (Methoden I, II und III)

(a) Die Schächte der Fahrgast- und Lastenaufzüge, die zu den Fahrgasträumen führenden vertikalen Licht- und Lüftungsschächte usw. müssen aus Schotten vom Typ „A" bestehen. Die Türen müssen aus Stahl oder einem anderen nicht-brennbaren Material hergestellt sein. In geschlossenem Zustand müssen diese mindestens ebenso feuersicher sein wie die Schächte, in denen sie eingebaut sind.

(b) Die Fahrstuhlschächte müssen so eingebaut sein, daß der Durchgang von Rauch und Flammen aus einem Zwischendeck in das andere verhindert wird. Ferner müssen diese Schächte Verschlußvorrichtungen besitzen, die es ermöglichen, Luftzug und Rauch wirksam unter Kontrolle zu halten. Die Isolierung von Fahrstuhlschächten, die sich innerhalb von Niedergangsschächten befinden, ist nicht unbedingt vorgeschrieben.

(c) Hat ein Licht- oder Lüftungsschacht mit mehr als einem Zwischendeck Verbindung und besteht nach Ansicht der Verwaltung die Gefahr, daß Rauch und Flammen aus einem Zwischendeck in ein anderes übergehen können, so müssen Rauchklappen an

ted so that each space can be isolated in case of fire.

(d) Any other trunks (*e.g.*, for electric cables) shall be so constructed as not to afford passage for fire from one between deck or compartment to another.

Regulation 35

Protection of Control Stations (Methods I, II and III)

Control stations shall be separated from the remainder of the ship by "A" class bulkheads and decks.

Regulation 36

Protection of Store Rooms, &c. (Methods I, II and III)

The boundary bulkheads of baggage rooms, mail rooms, store rooms, paint and lamp lockers, galleys, and similar spaces shall be of "A" class divisions. Spaces containing highly inflammable stores shall be so situated as to minimise the danger to passengers or crew in the event of fire.

Regulation 37

Windows and Sidescuttles

(a) Methods I and III

All windows and sidescuttles within accommodation spaces shall be constructed with metal frames or equivalent material. The glass shall be retained by a metal glazing bead or equivalent means. All windows or sidescuttles opening on to corridors or stairways shall conform to the integrity requirements of the type of bulkheads in which they are fitted.

(b) Method II

All windows or sidescuttles opening on to corridors or stairways shall conform to the integrity requirements of the type of bulkhead in which they are fitted.

Regulation 38

Ventilation Systems (Methods I, II and III)

(a) The main inlets and outlets of all ventilation systems shall have accessible means of closure which can be shut in the event of fire. In general, the ventilating fans shall be so disposed that the ducts reaching the various quarters shall remain within the same main vertical zone.

(b) All power ventilation, except machinery space ventilation, shall be fitted with master controls so that all fans may be stopped from either of two control stations which should be situated as far apart as practicable. One of the master controls of the power ventilation serving machinery spaces shall be operable from a position outside the machinery space. Efficient insulation shall be provided for exhaust

manière que chacun des locaux se trouve isolé en cas d'incendie.

(d) Tous les autres conduits (par exemple, pour les câbles électriques) doivent être construits de façon à ne pas permettre à un incendie de se propager entre plusieurs entreponts ou plusieurs compartiments.

Règle 35

Protection des Postes de Sécurité (Méthodes I, II et III)

Les postes de sécurité doivent être séparés des autres régions du navire par des cloisons et des ponts du type "A".

Règle 36

Protection des Magasins, etc. (Méthodes I, II et III)

Les cloisons d'entourage de soutes à bagages, soutes à dépêches, magasins à peinture, lampisteries, cuisines et autres locaux similaires doivent être du type "A". Les locaux contenant des objets ou un matériel éminemment inflammables doivent être situés de manière à réduire le danger pour les passagers ou l'équipage en cas d'incendie.

Règle 37

Fenêtres et Hublots

(a) Méthodes I et III

Toutes les fenêtres et hublots à l'intérieur des locaux habités doivent être construits avec des cadres en métal ou en un matériau équivalent. Le vitrage doit être assujetti dans un encadrement avec couvre-joints métalliques ou avec un dispositif équivalent. Toutes les fenêtres ou hublots ouvrant sur les coursives ou sur les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

(b) Méthode II

Toutes les fenêtres et hublots ouvrant sur les coursives ou les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

Règle 38

Systèmes de Ventilation (Méthodes I, II et III)

(a) Les orifices d'arrivée d'air frais ou d'aspiration d'air vicié doivent avoir des moyens de fermeture accessibles pouvant être manœuvrés en cas d'incendie. D'une manière générale, les ventilateurs doivent être disposés de façon que les conduits débouchant dans les divers locaux restent à l'intérieur de la même tranche verticale principale.

(b) Tous les appareils de vontilation mécanique, à l'exception des ventilateurs des locaux de machines, doivent être munis d'une commande principale telle que l'on puisse arrêter tous les ventilateurs de l'un ou l'autre de deux postes de commande aussi éloignés l'un de l'autre qu'il est pratiquement possible. L'une des commandes principales des appareils de ventilation mécanique desservant des locaux de

geeigneten Stellen so eingebaut sein, daß jeder dieser Räume bei Feuer isoliert werden kann.

(d) Alle sonstigen Schächte (z. B. für elektrische Kabel) müssen so gebaut sein, daß ein Übergreifen von Feuer von einem Zwischendeck oder von einer Abteilung auf andere Räume nicht möglich ist.

Regel 35

Schutz der Kontrollstellen (Methoden I, II und III)

Die Kontrollstellen müssen von den übrigen Teilen des Schiffes durch Schotte und Decks vom Typ „A" getrennt sein.

Regel 36

Schutz der Vorratsräume usw. (Methoden I, II und III)

Die Begrenzungsschotte von Gepäck-, Post- und Vorratsräumen, von Farben- und Lampenspinden, von Küchen und von ähnlichen Räumen müssen zum Typ „A" gehören. Räume für sehr leicht entzündliche Vorräte müssen so liegen, daß eine Gefährdung der Fahrgäste oder der Besatzung im Brandfalle auf ein möglichst geringes Maß beschränkt wird.

Regel 37

Fenster und Seitenfenster

(a) Methoden I und III

Alle Fenster und Seitenfenster im Bereich der Unterkunftsräume müssen mit einem Rahmen aus Metall oder einem gleichwertigen Material versehen sein. Das Glas muß durch einen Einsatzrahmen aus Metall oder durch eine gleichwertige Vorrichtung gehalten werden. Alle nach den Gängen oder zu den Treppenhäusern führenden Fenster oder Seitenfenster müssen den Sicherheitsvorschriften des Schottentyps entsprechen, in dem sie eingebaut sind.

(b) Methode II

Alle zu den Gängen oder zu den Treppenhäusern führenden Fenster oder Seitenfenster müssen den Sicherheitsvorschriften des Schottentyps entsprechen, in dem sie eingebaut sind.

Regel 38

Lüftungs-Systeme (Methoden I, II und III)

(a) Die Hauptein- und Austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme müssen zugängliche Verschlußvorrichtungen besitzen, die bei Ausbruch eines Feuers geschlossen werden können. Grundsätzlich müssen die Lüfter so angebracht sein, daß die zu den verschiedenen Räumen führenden Kanäle innerhalb des gleichen vertikalen Hauptfeuerabschnitts bleiben.

(b) Alle Lüfter mit Kraftantrieb, mit Ausnahme der Maschinenraumlüfter, müssen mit solchen Schaltgeräten versehen sein, daß sie wahlweise von zwei möglichst weit auseinanderliegenden Schaltstellen aus abgestellt werden können. Eine der Schaltstellen der Maschinenraumlüfter mit Kraftantrieb muß von einer außerhalb der Maschinenräume liegenden Stelle aus bedient werden können. Die Abzüge der Kü-

ducts from galley ranges where the ducts pass through accommodation spaces.

machines doit pouvoir être manœuvrée de l'extérieur de ces locaux. Un isolement efficace doit être prévu pour les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines, partout où ces conduits traversent des locaux habités.

chenherde müssen dort, wo sie durch Unterkunftsräume geführt sind, mit einer wirksamen Isolierung versehen sein.

Regulation 39

Details of Construction (not required for Method II)

(a) Method I

Except in cargo spaces, mail rooms, baggage rooms or refrigerated compartments of service spaces, all linings, grounds, ceilings, and insulations, shall be of incombustible materials, but in ships carrying not more than 100 passengers the linings, grounds and ceilings need not be of incombustible materials provided they conform to the conditions applicable to the bulkheads of the spaces in which they are situated. The total volume of combustible facings , mouldings, decorations, and veneers in any accommodation or public space shall not exceed a volume equivalent to one-tenth inch (or 2·54 millimetres) veneer on the combined area of the walls and ceiling. Combus stible facings, mouldings, decorations or veneers shall not be used in corridors or stairway enclosures.

(b) Method III

The use of combustible materials of all kinds such as untreated wood, veneers, ceilings, curtains, carpets, &c., shall be reduced in so far as it is reasonable and practicable. In large public spaces the grounds and supports to the linings and ceilings, shall be of steel or equivalent material.

Règle 39

Détails de Construction (non exigés pour la Méthode II)

(a) Méthode I

Sauf dans les locaux à marchandises, les soutes à dépêches, soutes à bagages et les chambres à vivres réfrigérées, tous les revêtements, semelles, lambourdages, plafonds et isolations devront être constitués en materiaux incombustibles. Toutefois, à bord des navires ne transportant pas plus de 100 passagers, il n'est pas nécessaire que les vaigrages, semelles, lambourdages et plafonds soient constitués en matériaux incombustibles, pourvu qu'ils soient conformes aux precriptions relatives aux cloisons des locaux dans lesquels ils sont situés. Le volume total des éléments combustibles: revêtements, moulures, décorations et placages dans tout local habité ou local de réunion, ne doit pas dépasser un volume équivalent au volume d'un placage de 2,54 millimètres (1/10 pouce) d'épaisseur, recouvrant la surface totale des parois et du plafond. Dans les entourages d'escaliers et cloisons des coursives, les éléments combustibles sont interdits pour la constitution des vaigrages, moulures, décorations ou placages.

(b) Méthode III

On doit réduire autant qu'il est pratique et raisonnable l'emploi des matériaux combustibles de tous genres, tels que les bois, placages, éléments de plafonds, rideaux, tapis, non protégés contre le feu. Dans les grands locaux de réunion, les semelles, le lambourdage des parois et des plafonds et les supports divers doivent être en acier ou en matériau équivalent.

Regel 39

Einzelheiten der Bauausführung (Für Methode II nicht erforderlich)

(a) Methode I

Außer in Lade-, Post- und Gepäckräumen oder in den Wirtschaftskühlräumen müssen alle Verkleidungen, Fußböden, Decken und Isolierungen aus nicht-brennbarem Material bestehen. Auf Schiffen, die nicht mehr als 100 Fahrgäste befördern, ist nichtbrennbares Material für Verkleidungen, Fußböden und Decken nicht erforderlich, sofern diese den Vorschriften entsprechen, die für die Schotte der Räume, in denen sie sich befinden, erlassen sind. Die Gesamtmenge brennbarer Verschalungen, Leisten, Verzierungen und Furniere eines Unterkunfts- oder Gesellschaftsraumes darf ein Volumen nicht überschreiten, das dem einem Furniers von 2,54 Millimeter (oder 1/10 Zoll) Stärke entspricht, welches die Gesamtfläche der Decke und der Wände bedeckt. Brennbare Verschalungen, Leisten, Verzierungen oder Furniere dürfen in den Gängen oder Niedergangsschächten nicht verwendet werden.

(b) Methode III

Die Verwendung von brennbarem Material jeder Art, wie z. B. nicht imprägniertes Holz, Furniere, Decken, Vorhänge, Teppiche usw., muß auf ein zweckmäßiges und durchführbares Maß beschränkt sein. In großen Gesellschaftsräumen müssen die Fußböden und die Träger der Wand- und Deckenverkleidungen aus Stahl oder einem gleichwertigen Material bestehen.

Regulation 40

Miscellaneous Items (Methods I, II and III)

(a) (i) Air spaces enclosed behind ceilings, panellings or linings shall be suitably divided by close-fitting draught stops not more than 45 feet (or 13·73 metres) apart in the fore and after direction.

(ii) In the vertical direction, such spaces, including those behind linings of stairwaps, trunks, &c., shall be closed at each deck.

(b) The construction of ceiling and bulkhaeding shall be such that it will be possible for the fire patrols to detect any smoke originating in concealed and inaccessible spaces without impairing the efficiency of the fire protection.

(c) The concealed surfaces of all bulkheads, linings, panellings, stairways, wood grounds, &c., in accommodation spaces shall be such as will,

Règle 40

Détails Divers (Méthodes I, II et III)

(a) (i) Les lames d'air et espaces vides se trouvant derrière les boiseries, ou entre ponts et plafonds, doivent être convenablement divisés par des écrans bien ajustés pour éviter les tirages. Leur écartement ne doit pas dépasser 13,70 mètres (45 pieds) dans le sens longitudinal.

(ii) Dans le sens vertical, ces espaces, y compris ceux qui se trouvent derrière les vaigrages des entourages, escaliers, puits, etc., doivent être fermés à chaque pont.

(b) La construction des plafonds et des cloisonnements doit être telle qu'elle permette aux rondes d'incendie de découvrir toute fumée provenant d'espaces dissimulés et inaccessibles, sans que l'efficacité de la protection contre l'incendie en soit diminuée.

(c) Les surfaces non apparentes de tous les vaigrages, cloisons, boiseries, escaliers, lambourdages, etc., dans les locaux habités, doivent être tels

Regel 40

Verschiedenes (Methoden I, II und III)

(a) (i) Hinter Decken, Verkleidungen oder Verschalungen befindliche Hohlräume müssen durch gut dichtende Abschirmungen zur Verhütung von Luftzug wirksam unterteilt sein, und zwar in Abständen von nicht mehr als 13,73 Meter (oder 45 Fuß) in der Längsrichtung.

(ii) In vertikaler Richtung müssen solche Hohlräume, einschließlich derjenigen hinter den Verkleidungen der Treppen, der Schächte usw., in Höhe jedes Decks geschlossen sein.

(b) Decken und Schotte müssen so ausgeführt sein, daß durch den Feuerrondendienst jede Rauchenwicklung in nicht ständig beobachteten und nicht zugänglichen Räumen festgestellt werden kann, ohne die Wirksamkeit des Feuerschutzes zu beeinträchtigen.

(c) Die verdeckten Flächen aller Schotte, Verkleidungen, Täfelungen, Treppen, Holzböden usw. in den Unterkunftsräumen müssen so beschaffen

in the opinion of the Administration, restrict the spread of flame to a satisfactory degree.

(d) Paints, varnishes and similar preparations having a nitro-cellulose base shall not be used.

(e) Lead shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges and other outlets which are close to the water line nor where the fusing of the lead in the event of fire would give rise to danger of flooding.

(f) Electric radiators, if used, must be fixed in position and so constructed as to reduce fire risks to a minimum. Electric radiators of the exposed element type shall not be used.

Required only for Method III

(g) All exposed surfaces and their coatings in accommodation spaces shall be of limited flame-spreading power to the satisfaction of the Administration.

Regulation 41
Cinematograph Apparatus (Methods I, II and III)

Except where only "non-inflammable" film is used the installation and use of cinematograph apparatus on ships shall be subject to special fire precautions to be prescribed by the Administration. Lockers for the storage of highly inflammable film shall have an outlet to the open air with a total area of 1 square inch for each 5 lbs. (10 square centimetres for each 3·5 kilogrammes) reel of film or equivalent stored therein.

Regulation 42
Automatic Sprinkler and Fire Alarm and Detection Systems (Method II)

In ships in which method II is adopted, an automatic sprinkler and fire alarm system of a type approved by the Administration and complying with the requirements of Regulation 48 shall be installed and so arranged as to protect all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew, except spaces which afford no substantial fire risk.

Regulation 43
Automatic Fire Alarm and Fire Detection Systems (Method III)

In ships in which method III is adopted a fire detecting system of a type approved by the Administration shall be installed and so arranged as to

qu'ils présentent un pouvoir limité de propagation de la flamme, à la satisfaction de l'Administration.

(d) Les peintures, vernis, et autres substances analogues, à base de nitrocellulose, ne doivent pas être employés.

(e) Le plomb ne doit pas être employé dans la construction des dalots extérieurs et boîtes de décharge sur bordé, des décharges sanitaires et autres conduits d'évacuation situés près de la ligne de charge, de même que partout où la fusion du plomb, en cas d'incendie, créerait des dangers d'envahissement.

(f) Les radiateurs électriques, s'il y en a à bord, doivent être fixés à demeure et construits de façon à réduire au minimum les risques d'incendie. Il est interdit d'employer des radiateurs électriques du type à feu ouvert.

Prescription s'appliquant seulement à la Méthode III

(g) Toutes les surfaces apparentes des locaux habités, ainsi que leurs enduits ou revêtements, doivent avoir un pouvoir propagateur de flamme limité, à la satisfaction de l'Administration.

Règle 41
Appareils cinématographiques (Méthodes I, II et III)

Sauf dans les cas où l'on n'utilise que des films "ininflammables", l'installation et l'utilisation d'appareils cinématographiques à bord des navires à passagers doivent être soumises à des précautions spéciales contre l'incendie, prescrites par l'Administration. Les armoires et magasins où sont placés les films très inflammables doivent être pourvus d'un conduit aboutissant à l'air libre, ayant une section totale de 2,85 cm^2 par kilogramme (1 pouce carré par 5 livres) de bobines de film ou de matière équivalente entreposées.

Règle 42
Dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau, Systéme Avertisseur d'incendie et Système de détection (Méthode II)

A bord des navires utilisant la Méthode II, on doit installer un dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau et un système avertisseur d'incendie d'un type approuvé par l'Administration et conforme aux Dispositions de la Règle 48. Ces installations sont disposées de façon à protéger tous les locaux fermés affectés à l'usage ou au service des passagers ou de l'équipage, à l'exception des locaux ne présentant pas un risque notable d'incendie.

Règle 43
Avertisseurs d'Incendie automatiques et Dispositifs de Détection d'Incendie (Méthode III)

Sur les navires où l'on utilise la Méthode III, on doit installer un dispositif de détection d'incendie, d'un type approuvé par l'Administration,

sein, daß sie nach Ansicht der Verwaltung eine Ausbreitung der Flammen in ausreichendem Maße einschränken können.

(d) Farben, Lacke und ähnliche Stoffe auf Nitrozellulosebasis dürfen nicht verwendet werden.

(e) Blei darf bei Außenbord-Speigatten, Abflußrohren und anderen Austritten, die sich in unmittelbarer Nähe der Wasserlinie befinden, nicht verwendet werden, ebensowenig überall dort, wo das Schmelzen des Bleis im Brandfall die Gefahr eines Wassereinbruchs zur Folge haben könnte.

(f) Falls elektrische Heizkörper verwendet werden, müssen sie fest angebracht und so gebaut sein, daß eine Brandgefahr auf das geringste Maß vermindert wird. Elektrische Heizkörper mit freiliegenden Heizdrähten dürfen nicht verwendet werden.

Nur für Methode III erforderlich

(g) Alle in Unterkunftsräumen freiliegenden Flächen und deren Überzug dürfen nur ein beschränktes und den Forderungen der Verwaltung entsprechendes Brandübertragungsvermögen haben.

Regel 41
Filmvorführungsanlagen (Methoden I, II und III)

Außer in den Fällen, in denen ausschließlich „nicht-entzündbare" Filme verwendet werden, unterliegt die Einrichtung und der Betrieb von Filmvorführungsanlagen auf Schiffen besonderen, von der Verwaltung vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen gegen Feuergefahr. Behälter für die Lagerung von sehr feuergefährlichen Filmen müssen einen in die Außenluft führenden Abzugskanal besitzen, der einen Gesamtquerschnitt von 10 Quadratzentimeter für je 3,5 Kilogramm (oder 1 Quadratzoll für 5 englische Pfund) der dort gelagerten Filmspulen oder gleichwertigen Materials hat.

Regel 42
Selbsttätige Berieselungs- und Feuermeldeanlagen (Methode II)

Auf Schiffen, auf denen nach Methode II verfahren wird, muß eine von der Verwaltung zugelassene und den Vorschriften der Regel 48 entsprechende selbsttätige Berieselungs- und Feuermeldeanlage eingebaut sein. Diese Anlage muß so eingerichtet sein, daß sie alle für die Benutzung oder die Bedienung von Fahrgästen oder Besatzung bestimmten geschlossenen Räume schützt, mit Ausnahme der Räume, in denen mit keiner wesentlichen Brandgefahr zu rechnen ist.

Regel 43
Selbsttätige Feuermeldeanlagen (Methode III)

Auf Schiffen, auf denen nach Methode III verfahren wird, muß eine von der Verwaltung zugelassene Feuermeldeanlage eingebaut sein. Die An-

detect the presence of fire in all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew (except spaces which afford no substantial fire hazard) and automatically to indicate at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication and location of fire.

Regulation 44

Plans (Methods I, II and III)

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, general arrangement plans showing for each deck the various fire sections enclosed by fire-resisting bulkheads, the sections enclosed by fire-retarding bulkheads (if any), together with particulars of the fire alarms, detecting systems, the sprinkler installation (if any), the fire-extinguishing appliances, means of ingress to and egress from different compartments, decks, &c., and the ventilating system including the positions of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section.

PART E

Fire Detection and Extinction in Passenger Ships and Cargo Ships

(Part E applies to passenger ships and cargo ships except that Regulation 50 applies only to passenger ships and Regulation 51 applies only to cargo ships)

Note.—Regulations 45 to 49 inclusive set forth the conditions with which the appliances mentioned in Regulations 50 and 51 are required to comply.

Regulation 45

Pumps, Water Service Pipes, Hydrants and Hoses

(a) Fire pumps shall be independently driven. Sanitary, ballast, bilge or general service pumps may be accepted as fire pumps. In any ship the capacity of the pumps designated for fire-fighting purposes shall be at least two-thirds the capacity of the bilge pumps required for the particular ship. Each pump shall be capable of producing at least the two powerful jets to which reference is made in these Regulations. The throw at any nozzle shall be about 40 feet (or 12 metres).

(b) Relief valves shall be provided in connection with all fire pumps. These valves shall be so placed and adjusted as to prevent excessive pressure in any part of the fire main system.

qui sera installé de façon à permettre de découvrir la présence d'un incendie dans tous les locaux fermés affectés à l'usage et au service des passagers ou de l'équipage (à l'exception des locaux qui ne présentent pas un risque notable d'incendie). Cette installation doit signaler automatiquement en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité) la présence ou l'indication d'un incendie, ainsi que son emplacement.

Règle 44

Plans (Méthodes I, II et III)

Des plans d'ensemble seront affichés en permanence à l'usage de l'Officier de service du navire: ils indiqueront l'emplacement, sur chaque pont, des diverses cloisons d'incendie du type coupe-feu, des zones limitées par des cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie (s'il y en a), ainsi que tous renseignements utiles sur les avertisseurs d'incendie, les dispositifs de détection, les extincteurs automatiques par pulvérisation d'eau (s'il y en a), les dispositifs d'extinction d'incendie, les moyens d'entrée et de sortie des divers compartiments, ponts, etc. et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone.

PARTIE E

Détection et Extinction de l'Incendie sur les Navires à Passagers et les Navires de Charge

La partie E est applicable aux navires à passagers et aux navires de charge, à l'exception de la Règle 50 qui ne s'applique qu'aux navires à passagers, et de la Règle 51 qui ne s'applique qu'aux navires de charge.

Les dispositions des Règles 45 à 49 incluse sont applicables aux appareils et installations mentionnés dans les Règles 50 et 51.

Règle 45

Pompes, Tuyautages d'Eau de Mer, Prises d'Incendie et Manches

(a) Les pompes d'incendie ne doivent pas être attelées. Les pompes sanitaires, pompes de ballast et de cale ou pompes d'usage général peuvent être considérées comme pompes d'incendie. Sur tout navire, le débit des pompes affectées à la lutte contre l'incendie doit être au moins égal aux deux tiers du débit des pompes de cale exigés pour ledit navire. Chaque pompe doit être assez puissante pour fournir au minimum les deux jets énergiques dont il est question dans les présentes Règles. La portée du jet a la sortie des lances doit être d'environ 12 mètres (40 pieds).

(b) Les pompes d'incendie doivent toutes être munies de soupapes de sûreté. La disposition et le réglage de ces soupapes doivent être tels, qu'ils empêchent la pression de s'élever d'une manière excessive en quelque endroit que ce soit du réseau principal d'incendie.

lage muß so eingerichtet sein, daß sie jeden Brand in allen für die Benutzung oder die Bedienung von Fahrgästen oder Besatzung bestimmten geschlossenen Räumen (mit Ausnahme der Räume, in denen mit keiner wesentlichen Brandgefahr zu rechnen ist) feststellt und das Vorhandensein oder Anzeichen von Feuer sowie den Brandort selbsttätig an einer oder mehreren Stellen oder Stationen anzeigt, an denen es von den Offizieren und der Besatzung am schnellsten festgestellt werden kann.

Regel 44

Pläne (Methoden I, II und III)

Zur Unterrichtung des wachhabenden Offiziers des Schiffes sind Gesamtübersichtspläne ständig auszuhängen. Diese Pläne müssen für jedes Deck die verschiedenen durch feuerfeste Schotte gebildeten Feuerabschnitte und (falls vorhanden) die durch Feuerhemmschotte unterteilten Abschnitte angeben. Sie müssen ferner alle Einzelheiten enthalten über die Feueralarm- und Feuermeldeanlagen, die Berieselungsanlage (falls vorhanden), die Feuerlöscheinrichtungen, die Zu- und Ausgänge der einzelnen Abteilungen, Decks usw. sowie über die Lüftungseinrichtungen einschließlich der Lage der Sperrklappen und der Bezeichnungsnummern der Lüfter jedes Abschnitts.

TEIL E

Feueranzeige und Feuerlöschung auf Fahrgastschiffen und Frachtschiffen

(Teil E gilt für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe, mit Ausnahme der Regel 50, die nur für Fahrgastschiffe, und der Regel 51, die nur für Fracht-Schiffe gilt)

Anmerkung: — Die Regeln 45 bis einschließlich 49 legen die Bedingungen fest, die die in den Regeln 50 und 51 erwähnten Geräte und Einrichtungen zu erfüllen haben.

Regel 45

Pumpen, Feuerlöschrohrleitungen, Wasseranschlüsse und Feuerlöschschläuche

(a) Feuerlöschpumpen müssen Einzelantrieb besitzen. Sanitäre, Ballast-, Bilge- oder allgemeine Betriebspumpen dürfen als Feuerlöschpumpen vorgesehen sein. Auf jedem Schiff muß die Leistung der für Feuerlöschzwecke bestimmten Pumpen mindestens zweidrittel der für das betreffende Schiff geforderten Bilgepumpenleistung betragen. Jede Pumpe muß mindestens die zwei kräftigen Wasserstrahle erzeugen können, die in diesen Regeln erwähnt werden. Der Strahlrohrdruck muß einen Strahl von etwa 12 Meter (oder 40 Fuß) Länge gewährleisten.

(b) Sämtliche Feuerlöschpumpen sind mit Sicherheitsventilen zu versehen, die so angebracht und eingestellt sein müssen, daß ein übermäßiger Druck an irgendeiner Stelle des Hauptfeuerlöschnetzes verhindert wird.

(c) The diameter of the water service pipes shall be sufficient to ensure an adequate supply of water for the simultaneous operation of at least two fire hoses, and shall be based on the required capacity of the pumps designated for fire-fighting purposes.

(d) The number and position of the hydrants shall be such that at least two streams of water, one of which shall be from a single length of hose, may be directed into any part of the ship.

(e) The pipes and hydrants shall be so placed that the fire hoses may be easily coupled to them. In ships where deck cargo may be carried, the positions of the hydrants shall be such that they are always readily accessible and the pipes shall be arranged as far as practicable to avoid risk of damage by such cargo.

(f) Cocks or valves shall be fitted in such positions on the pipes that any of the fire hoses may be removed while the fire pumps are at work.

(g) Fire hoses shall be of material approved by the Administration, and sufficient in length to project a jet of water to any of the spaces in which they may be required to be used. They shall be provided with the necessary fittings. The internal diameter of the nozzle shall be not less than 1/2 inch (or 12 millimetres).

(h) Hoses specified in these Regulations as "fire hoses" shall, together with any necessary fittings and tools, be kept ready for use in conspicuous positions near the water service hydrants or connections.

(c) Le diamètre des tuyaux doit être suffisant pour assurer un débit d'eau permettant l'utilisation simultanée d'au moins deux manches d'incendie. Il doit être calculé en fonction du débit exigé pour les pompes affectées à la lutte contre l'incendie.

(d) Le nombre et la répartition des bouches d'incendie doivent être tels que deux jets au moins, dont l'un fourni par une manche d'une seule pièce, puissent être simultanément dirigés sur un point quelconque du navire.

(e) Les tuyaux et bouches d'incendie doivent être disposés de manière que les manches puissent s'y adapter facilement. Sur les navires susceptibles de transporter des cargaisons en pontée, l'emplacement des bouches d'incendie doit être tel que leur accès soit toujours facile et les tuyaux doivent être, dans toute la mesure du possible, installés de manière a ne pas risquer d'être endommagés par lesdites cargaisons.

(f) Des robinets ou soupapes doivent être disposés sur les tuyautages de telle manière qu'une quelconque des manches puisse être débranchée pendant que les pompes d'incendie sont en marche.

(g) Les manches d'incendie doivent être fabriquées avec des matières approuvées par l'Administration; elles doivent être d'une longueur suffisante pour permettre de diriger un jet d'eau sur l'un quelçonque des points où leur utilisation peut être rendue nécessaire. Elles doivent être pourvues des accessoires nécessaires. Le diamètre intérieur de l'ajutage de la lance ne doit pas être inférieur à 12 mm. (un demi-pouce).

(h) Les manches prévues dans les présentes Règles comme "manches d'incendie", ainsi que les outils et accessoires nécessaires, doivent être constamment maintenus en état de servir. Ils doivent être placés en évidence et à proximeté des bouches ou prises à raccord.

(c) Der Durchmesser der Feuerlöschrohrleitungen muß eine gleichzeitige und genügende Wasserversorgung für mindestens zwei Feuerlöschschläuche gewährleisten. Er muß so bemessen sein, daß er der geforderten Leistung der für Feuerlöschzwecke bestimmten Pumpen entspricht.

(d) Anzahl und Verteilung der Anschlußstutzen müssen derart sein, daß aus mindestens zwei Schlauchleitungen, von denen eine aus einer einzigen Schlauchlänge besteht, gleichzeitig an jede Stelle des Schiffes Wasser gegeben werden kann.

(e) Die Rohrleitungen und Anschlußstutzen müssen so angebracht sein, daß die Feuerlöschschläuche leicht angeschlossen werden können. Auf Schiffen, die Decksladung befördern können, müssen die Anschlußstutzen jederzeit leicht zugänglich sein. Die Rohrleitungen müssen, soweit irgend möglich, so verlegt werden, daß die Gefahr einer Beschädigung durch solche Ladungen vermieden wird.

(f) Hähne oder Ventile müssen an den Rohrleitungen so angebracht sein, daß jeder Feuerlöschschlauch abgenommen werden kann, während die Feuerlöschpumpen in Betrieb sind.

(g) Die Feuerlöschschläuche müssen aus einem von der Verwaltung zugelassenen Material bestehen. Ihre Länge muß ausreichen, um Wasser an jede erforderliche Stelle geben zu können. Ferner müssen sie mit dem erforderlichen Zubehör versehen sein. Der Innendurchmesser des Strahlrohres darf nicht weniger als 12 Millimeter (oder 1/2 Zoll) betragen.

(h) Die in diesen Regeln als „Feuerlöschschläuche" bezeichneten Schläuche und die erforderlichen Zubehörteile und Werkzeuge müssen ständig in voll gebrauchsfertigem Zustand sein und zusammen an gut sichtbarer Stelle in der Nähe der Anschluß- oder Verbindungsstutzen aufbewahrt werden.

Regulation 46
Fire Extinguishers

(a) All fire extinguishers shall be of types and designs approved by the Administration. The capacity of portable extinguishers shall be not more than 3 gallons (or 13 1/2 litres) and not less than 2 gallons (or 9 litres).

(b) Spare charges shall be provided in accordance with requirements to be specified by the Administration.

(c) Extinguishers in which the medium is stored under pressure shall not be kept in passenger or crew accommodation.

(d) Portable fire extinguishers shall be periodically examined and subjected to such tests as the Administration may require.

(e) One of the portable fire extinguishers intended for use in any space shall be stowed near the entrance to that space.

Règle 46
Extincteurs d'Incendie

(a) Les extincteurs d'incendie doivent être de modèles et de caractéristiques approuvées par l'Administration. La capacité des extincteurs portatifs ne doit être ni supérieure à 13,5 litres (3 gallons) ni inférieure à 9 litres (2 gallons).

(b) Le nombre des charges de rechange à prévoir est fixé par l'Administration.

(c) Les extincteurs contenant du gaz sous pression sont interdits dans les locaux habités servant aux passagers ou à l'équipage.

(d) Les extincteurs portatifs sont examinés périodiquement et soumis aux essais demandés par l'Administration.

(e) Un des extincteurs portatifs destinés à être employés dans un local déterminé doit être placé près de l'entrée de ce local.

Regel 46
Feuerlöschgeräte

(a) Sämtliche Feuerlöschgeräte müssen nach Art und Ausführung von der Verwaltung zugelassen sein. Der Inhalt der Handfeuerlöscher darf nicht mehr als 13,5 Liter (oder 3 Gallonen) und nicht weniger als 9 Liter (oder 2 Gallonen) betragen.

(b) Reservefüllungen müssen in der von der Verwaltung festzusetzenden Anzahl vorhanden sein.

(c) Feuerlöschapparate, deren Löschmittel unter Druck stehen, dürfen in den für Fahrgäste oder Besatzung bestimmten Räumen nicht aufbewahrt werden.

(d) Die Handfeuerlöscher müssen in regelmäßigen Zeitabständen geprüft und den von der Verwaltung geforderten Proben unterzogen werden.

(e) Einer der für die Verwendung in einem bestimmten Raum vorgesehenen Handfeuerlöscher muß in der Nähe des Zuganges zu diesem Raum aufbewahrt werden.

(f) The control valves for fixed extinguishing apparatus shall be so placed that they will be easily accessible and not readily cut off from use by an outbreak of fire.

(f) Les robinets de manœuvre des dispositifs fixes d'extinction doivent être facilement accessibles et placés de manière à n'être pas rendus rapidement inutilisables par un commencement d'incendie.

(f) Die Bedienungsventile festangebrachter Feuerlöscheinrichtungen müssen sich an leicht zugänglichen Stellen befinden und so angebracht sein, daß sie auch bei Feuerausbruch nicht sogleich unerreichbar sind.

Regulation 47

Fire-smothering Gas or Steam for Cargo Spaces and Boiler Rooms

(a) Where provision is made for the injection of gas or steam into cargo spaces or boiler rooms for fire extinguishing purposes, the necessary pipes for conveying the gas or steam shall be provided with control valves or cocks which shall be readily accessible from the deck in any circumstances, and so marked as to indicate clearly the compartments to which the pipes are led. Suitable provision shall be made to prevent inadvertent admission of the gas or steam to any compartment. If any pipe is led to a space to which passengers may have access, it shall be furnished with an additional stop valve or cock suitably protected.

(b) The piping shall be arranged so as to provide effective distribution of the fire smothering gas or steam. In large holds there shall be at least two pipes, one of which shall be fitted at the forward part and one at the after part. Where steam is used, the pipes shall be led well down into the space.

(c) (i) When carbon dioxide is supplied as the extinguishing medium in cargo spaces, the quantity of gas available shall be sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest cargo compartment in the ship which is capable of being sealed.

(ii) When carbon dioxide is supplied as an extinguishing medium for boiler rooms, the quantity of gas carried shall be sufficient to give a minimum quantity of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest boiler room measured to the top of the boilers. If the engine and boiler rooms are not entirely separate and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment.

(iii) When carbon dioxide is supplied as the extinguishing medium both for cargo spaces and for boiler rooms, the quantity of gas need not be more than that required for the largest compartment protected in this way, whether cargo compartment or boiler room.

(iv) For the purpose of this paragraph (c), the volume of gas shall be calculated at 9 cubic feet to the pound (or 0·56 cubic metres to the kilogramme).

Règle 47

Extinction par la Vapeur ou par Gaz Inerte

(a) Quand il est fait emploi de gaz ou de vapeur comme moyen d'extinction dans les cales à marchandises ou dans les chaufferies, les tuyautages nécessaires pour amener le gaz ou la vapeur doivent être munis de soupapes ou de robinets, aisément accessibles du pont, en toutes circonstances, et sur lesquels soient clairement indiqués les compartiments desservis par chacun des tuyautages. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que du gaz ou de la vapeur ne puissent être envoyés par inadvertance dans un compartiment quelconque. Si un tuyau aboutit à un local auquel les passagers ont accès, il doit être muni d'une vanne ou d'un robinet d'arrêt supplémentaire convenablement protégé.

(b) Le tuyautage sera disposé de manière à assurer une répartition efficace du gaz extincteur ou de la vapeur. Dans les cales de grandes dimensions seront installés au moins deux tuyaux, l'un dans la partie avant de la cale et l'autre dans la partie arrière. En cas d'emploi de vapeur, les tuyaux doivent descendre jusqu'en un point du local considéré situé suffisamment bas.

(c) (i) Quand le gaz carbonique est l'agent extincteur prévu pour les cales à marchandises, la quantité de gaz disponible doit correspondre à un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la plus grande des cales à marchandises susceptibles d'être isolées.

(ii) Quand le gaz carbonique est employé comme agent extincteur dans les chaufferies, la quantité de gaz amenée par le tuyautage doit être suffisante pour fournir un volume de gaz libre égal à 30 pour cent au moins du volume brut de la chaufferie la plus vaste, dimensions prises jusqu'au-dessus des chaudières. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines doit être considéré comme formant un seul compartiment.

(iii) Quand le gaz carbonique est l'agent extincteur prévu à la fois pour les cales à marchandises et les chaufferies, il n'est pas besoin que la quantité de gaz soit supérieure à celle requise pour la protection du plus grand de ces compartiments, que celui-ci soit une cale à marchandises ou une chaufferie.

(iv) Pour l'application du présent paragraphe (c), le volume occupé par le gaz sera calculé sur la base de 0,56 mètres cubes par kg. (9 pieds cubes par livre).

Regel 47

Feuererstickendes Gas oder Dampf für Lade- und Kesselräume

(a) Ist die Verwendung von Gas oder Dampf als Feuerlöschmittel in Lade- oder Kesselräumen vorgesehen, so müssen die erforderlichen Rohrleitungen zur Weiterleitung des Gases oder Dampfes mit Bedienungsventilen oder -hähnen versehen sein, die in allen Fällen von Deck aus leicht zugänglich sind. Die Rohrleitungen sind so zu bezeichnen, daß deutlich zu ersehen ist, zu welchen Abteilungen sie führen. Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, daß versehentlich Gas oder Dampf in irgendeine Abteilung geleitet wird. Führt eine Rohrleitung in einen Raum, der den Fahrgästen zugänglich sein kann, so müssen diese Rohre mit einem zusätzlichen, in geeigneter Weise geschützten Absperrventil oder -hahn versehen sein.

(b) Die Rohrleitungen sind so anzuordnen, daß eine wirksame Verteilung der feuererstickenden Gase oder des Dampfes gewährleistet ist. In großen Laderäumen müssen mindestens zwei Rohre vorhanden sein, von denen das eine im vorderen und das andere im achteren Teil des Laderaumes verlegt sein muß. Falls Dampf verwendet wird, müssen die Rohre ausreichend tief in den Raum verlegt sein.

(c) (i) Ist die Verwendung von Kohlendioxyd als Feuerlöschmittel in Laderäumen vorgesehen, so muß die Menge des verfügbaren freien Gases mindestens 30 v.H. des Bruttorauminhalts des größten für sich abschließbaren Schiffsladeraumes betragen.

(ii) Ist die Verwendung von Kohlendioxyd als Feuerlöschmittel für Kesselräume vorgesehen, so muß die Menge des verfügbaren freien Gases mindestens 30 v.H. des Bruttorauminhalts des größten Kesselraumes, gemessen bis zur Oberkante der Kessel, betragen. Sind die Maschinen- und Kesselräume nicht vollständig voneinander getrennt und kann Heizöl aus dem Kesselraum in die Maschinenraumbilgen fließen, so müssen Maschinen- und Kesselräume als eine Abteilung betrachtet werden.

(iii) Ist die Verwendung von Kohlendioxyd als Feuerlöschmittel sowohl für Laderäume als auch für Kesselräume vorgesehen, so braucht die Gasmenge nicht größer zu sein, als sie für den Schutz der größten dieser Abteilungen gefordert wird, gleichviel ob es sich um einen Lade- oder einen Kesselraum handelt.

(iv) Im Sinne dieses Absatzes (c) muß das Gasvolumen auf der Grundlage von 0,56 Kubikmeter je Kilogramm (oder 9 Kubikfuß je engl. Pfund) errechnet werden.

(d) When steam is the extinguishing medium in holds, the boiler or boilers available for supplying steam shall have an evaporation of at least 1 lb. of steam per hour for each 12 cubic feet (or 1 kilogramme for each 0·75 cubic metres) of the gross volume of the largest cargo compartment in the ship.

(e) Means shall be provided for stopping ventilating fans from outside the space and for closing all doorways, ventilators, annular spaces around funnels and other openings to spaces in which fire smothering gas or steam may be used as a fire extinguishing medium.

(f) Means shall be provided for giving audible warning of the release of carbon dioxide to any working space.

Regulation 48

Automatic Sprinkler Systems

(a) Water sprinkler systems automatic in operation may be accepted as satisfactory means for fire extinguishing. Where such a system is fitted it shall be kept charged at the necessary pressure and shall have provision for a continuous supply of water.

(b) The system shall be subdivided into a number of sections to be decided by the Administration, and automatic alarms shall be provided to indicate at one or more suitable points or stations the occurrence or indication of fire, and its location.

(c) The pump or pumps to provide the discharge from sprinkler heads shall be so connected as to be brought into action automatically by a pressure drop in the system.

(d) Each pump shall be capable of maintaining a sufficient supply of water at the appropriate pressure, at the sprinkler heads, while such number of sprinkler heads as will be decided by the Administration are in operation.

(e) There shall be not less than two sources of power supply for seawater pumps, air compressors and automatic alarms. Where the power is electrical the supply shall be taken through the emergency switchboard by a feeder reserved solely for that purpose. There shall be no switch in the circuit other than that at the switchboard. The switch shall be clearly labelled and shall normally be kept closed.

(f) Sprinkler heads shall be required to operate at temperatures that will be decided by the Administration. Suitable means for the periodic testing of all automatic arrangements shall be provided.

(d) Quand la vapeur est l'agent extincteur employé dans les cales, la ou les chaudières prévues pour fournir cette vapeur doivent avoir une capacité de production horaire d'au moins 1 kg. de vapeur par 0,750 mètre cube (1 livre par 12 pieds cubes) de volume brut de la plus grande des cales à marchandises du navire.

(e) Des dispositifs doivent être prévus pour stopper les ventilateurs de l'extérieur du local où ils fonctionnent et pour fermer toutes les portes, conduits de ventilation, espaces annulaires autour des cheminées et autres ouvertures des locaux où un gaz inerte ou de la vapeur peuvent être utilisés comme agents extincteurs.

(f) Un signal sonore doit permettre d'avertir de l'envoi de gaz carbonique dans tout local où du personnel peut être appelé à travailler.

Règle 48

Dispositifs automatiques à Pulvérisation d'Eau

(a) Les dispositifs automatiques à pulvérisation d'eau peuvent être considérés comme des moyens satisfaisants pour l'extinction de l'incendie. Quand un tel dispositif est installé, il doit être maintenu chargé à la pression nécessaire et toutes mesures utiles doivent être prises pour en assurer en permanence l'alimentation en eau.

(b) L'installation doit être divisée en sections dont le nombre doit être approuvé par l'Administration, et des avertisseurs automatiques doivent permettre de signaler, en un ou plusieurs points ou stations convenables, la naissance ou l'existence ainsi que l'emplacement d'un feu.

(c) La ou les pompes, alimentant en eau les têtes des pulvérisateurs, doivent être connectées de manière à assurer leur mise en marche automatique par suite de chute de pression dans l'installation.

(d) Chaque pompe doit permettre d'alimenter en eau, en quantité suffisante et à la pression convenable pour assurer leur fonctionnement simultané, un nombre de pulvérisateurs à déterminer par l'Administration.

(e) Le nombre de sources d'énergie alimentant les pompes à eau de mer, compresseurs d'air et avertisseurs automatiques ne doit pas être inférieur à deux. Quand il s'agit d'énergie électrique, celle-ci doit être fournie par l'intermédiaire du tableau de secours et par une canalisation exclusivement réservée à cet usage. Le circuit ne doit comporter aucun interrupteur autre que celui du tableau de secours. Cet interrupteur doit être clairement désigné par une plaque indicatrice; il doit normalement être enfermé.

(f) La température à laquelle les pulvérisateurs doivent entrer en action sera dans chaque cas agréée par l'Administration. Toutes mesures utiles doivent être prises pour assurer la vérification, à intervalles réguliers, de tous les dispositifs automatiques.

(d) Ist die Verwendung von Dampf als Feuerlöschmittel in Laderäumen vorgesehen, so müssen der oder die für die Lieferung dieses Dampfes zur Verfügung stehenden Kessel stündlich mindestens 1 Kilogramm Dampf für je 0,75 Kubikmeter (oder 1 engl. Pfund je 12 Kubikfuß) des Bruttorauminhalts des größten Laderaumes des Schiffes erzeugen können.

(e) Es müssen geeignete Vorrichtungen vorhanden sein, um die Lüfter von einer außerhalb des Raumes liegenden Stelle aus abzustellen und um alle Türen, Lüftungskanäle, rings um die Schornsteine liegende Räume und andere Öffnungen von Räumen, in denen feuererstickendes Gas oder Dampf als Feuerlöschmittel verwendet werden kann, zu schließen.

(f) Eine Anlage muß vorgesehen sein, die bei Abgabe von Kohlendioxyd in irgendeinen Betriebsraum ein hörbares Warnzeichen gibt.

Regel 48

Selbsttätige Berieselungsanlagen

(a) Selbsttätige Berieselungsanlagen können als ausreichende Feuerlöscheinrichtung angesehen werden. Ist eine solche Anlage eingebaut, so muß sie ständig unter dem erforderlichen Druck stehen und über eine laufende Wasserzufuhr verfügen.

(b) Die Anlage muß in Abschnitte unterteilt sein, deren Anzahl durch die Verwaltung zu bestimmen ist. Durch Einbau von selbsttätigen Feuermeldeanlagen muß das Vorhandensein oder Anzeichen von Feuer sowie der Brandort an einer oder mehreren geeigneten Stellen oder Stationen angezeigt werden.

(c) Die für die Wasserabgabe durch die Sprühdüsen vorgesehene Pumpe oder Pumpen müssen so angeschlossen sein, daß sie bei einem in der Anlage entstehenden Druckabfall selbsttätig anlaufen.

(d) Jede Pumpe muß so leistungsfähig sein, daß sie bei gleichzeitigem Betrieb einer von der Verwaltung zu bestimmenden Anzahl von Berieselungsdüsen diese laufend in ausreichender Menge und mit dem erforderlichen Druck mit Wasser versorgen kann.

(e) Für die Speisung der Seewasserpumpen, Luftkompressoren und selbsttätigen Alarmanlagen müssen mindestens zwei Energiequellen vorhanden sein. Bei elektrischem Antrieb muß der Strom über die Notschalttafel durch eine nur diesem Zweck vorbehaltene Speiseleitung geführt werden. In dem Stromkreis darf kein Schalter außer dem an der Schalttafel befindlichen vorhanden sein. Der Schalter muß deutlich bezeichnet und normalerweise geschlossen sein.

(f) Die Temperaturen, bei denen die Berieselungsdüsen in Tätigkeit treten müssen, sind von der Verwaltung festzusetzen. Die Prüfung aller selbsttätigen Anlagen in regelmäßigen Zeitabständen muß gewährleistet sein.

Regulation 49

Breathing Apparatus, Smoke Helmets and Safety Lamps

(a) A breathing apparatus or smoke helmet shall be of a type approved by the Administration.

(b) In order to avoid smoke being breathed by the wearer of a smoke helmet or mask fitted with an air hose, the length of air hose supplied shall be sufficient to reach from the open deck, well clear of hatch or doorway, to any part of the holds or machinery spaces.

(c) Safety lamps shall have a minimum burning period of three hours and be of a type approved by the Administration.

Regulation 50

Requirements for Passenger Ships

Patrols and Detection

(a) An efficient patrol system shall be maintained in all passenger ships so that any outbreak of fire may be promptly detected. Manual fire alarms are to be fitted throughout the passenger and crew accommodation to enable the fire patrol to give an alarm immediately to the bridge or fire control station.

(b) An approved fire alarm or fire-detecting system shall be provided which will automatically indicate at one or more suitable points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication and location of fire in any part of the ship which, in the opinion of the Administration, is not accessible to the patrol system; except where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply this requirement.

Spaces used by Passengers and Crew

(c) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed on any part of each deck or space used by passengers or crew when all watertight doors and all doors in the main fire-resisting bulkheads are closed. Doors in intermediate bulkheads may be provided with suitable apertures fitted with covers.

(d) A passenger ship shall be provided with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient.

Règle 49

Appareils Respiratoires, Casques et Fanaux de Sécurité

(a) Tout appareil ou casque respiratoire doit être d'un modèle approuvé par l'Administration.

(b) Pour empêcher que le porteur d'un casque ou d'un masque respiratoire équipé d'un tuyau de prise d'air ne respire de la fumée, la longueur de ce tuyau devra être telle qu'elle permette d'atteindre un point quelconque des cales ou de la tranche des machines à partir d'un point situé sur le pont découvert à distance suffisante du panneau d'écoutille ou de la porte.

(c) Les fanaux de sécurité doivent avoir une capacité de marche d'au moins 3 heures; ils doivent être d'un modèle approuvé par l'Administration.

Règle 50

Dispositions concernant les Navires à Passagers

Services de ronde et détection d'incendie

(a) Un service de ronde convenable doit être organisé sur tout navire à passagers, de manière à permettre de découvrir rapidement tout commencement d'incendie. Des avertisseurs à commande manuelle doivent être installés dans tous les locaux habités à l'usage des passagers et de l'équipage, pour permettre aux rondiers de donner immédiatement l'alerte à la passerelle ou à un poste de sécurité.

(b) Un système approuvé d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé pour signaler automatiquement, en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité), la présence ou l'indication, ainsi que l'emplacement, d'un incendie dans toute région du navire qui, de l'avis de l'Administration, n'est pas accessible au service de ronde, excepté quand il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages d'une durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger cette disposition.

Locaux utilisés par les Passagers et l'Equipage

(c) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur tout point de chaque pont ou espace utilisé par les passagers ou par l'équipage quand les portes étanches, ainsi que toutes les portes des cloisons principales d'incendie, sont fermées. Les portes des cloisons intermédiaires peuvent être pourvues d'orifices de dimensions convenables munis d'un dispositif d'obturation.

(d) Tout navire à passagers doit être pourvu d'extincteurs d'incendie portatifs approuvés, d'un modèle approprié, et en nombre jugé suffisant par l'Administration.

Regel 49

Atemschutzgeräte, Rauchhelme und Sicherheitslampen

(a) Ein Atemschutzgerät oder ein Rauchhelm muß von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein.

(b) Um zu vermeiden, daß der Träger eines mit einem Luftschlauch versehenen Rauchhelmes oder -maske Rauch einatmet, muß der Schlauch so lang sein, daß jede Stelle der Lade- oder Maschinenräume vom offenen Deck aus, in ausreichendem Abstand von der Luke oder der Zugangstür, erreicht werden kann.

(c) Die Sicherheitslampen müssen eine Brenndauer von mindestens drei Stunden besitzen und von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein.

Regel 50

Bestimmungen für Fahrgastschiffe

Wach- und Feuermeldedienst

(a) Auf allen Fahrgastschiffen ist ein wirksamer Feuerrondendienst zu unterhalten, so daß jeder Ausbruch von Feuer rechtzeitig entdeckt werden kann. Von Hand zu betätigende Feuermelder müssen in allen Unterkunftsräumen für Fahrgäste und Besatzung vorhanden sein, um es dem Feuerrondendienst zu ermöglichen, die Alarmmeldung unverzüglich an die Schiffsleitung auf der Brücke oder an eine Feuer-Kontrollstelle zu übermitteln.

(b) Es muß eine zugelassene Feueralarm- oder Feuermeldeanlage vorgesehen sein, die das Vorhandensein oder Anzeichen von Feuer sowie den Brandort in allen nach Ansicht der Verwaltung dem Feuerrondendienst nicht zugänglichen Schiffsteilen selbsttätig anzeigt. Die Anzeige soll an einer oder mehreren geeigneten Stellen oder Stationen erfolgen, an denen es von den Offizieren und der Besatzung am schnellsten festgestellt werden kann. Eine Ausnahme ist zulässig, wenn die Verwaltung davon überzeugt wird, daß das Schiff Fahrten von derart beschränkter Dauer durchführt, daß die Anwendung dieser Vorschrift unangemessen sein würde.

Fahrgast- und Besatzungsräume

(c) Ein Fahrgastschiff muß mit Anlagen versehen sein, durch die rasch und gleichzeitig mindestens zwei kräftige Wasserstrahle an jede Stelle jedes Decks oder Raumes, die von Fahrgästen oder Besatzungsangehörigen benutzt werden, gegeben werden können, wenn alle wasserdichten Türen und alle Türen in den Hauptfeuerschotten geschlossen sind. Die Türen in Zwischenschotten können Öffnungen von zweckmäßigen Abmessungen erhalten, welche mit Verschlußdeckeln versehen sind.

(d) Ein Fahrgastschiff muß diejenigen zugelassenen Handfeuerlöscher mitführen, die nach Ansicht der Verwaltung geeignet und ausreichend sind.

Cargo Spaces

(e) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any cargo space.

(f) (i) A passenger ship of 1,000 tons gross tonnage or over shall be provided with appliances whereby fire smothering gas, sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship which is capable of being sealed, can be promptly conveyed by a permanent piping system into any compartment in which cargo may be carried. The Administration may allow the use of steam in lieu of smothering gas in steamships and in ships propelled by internal combustion machinery if the arrangements comply with paragraph (d) of Regulation 47.

(ii) Where it is shown to the satisfaction of an Administration that a ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the above requirement and also in passenger ships of less than 1,000 tons gross tonnage the arrangements in cargo spaces shall be to the satisfaction of the Administration.

Machinery and Bunker Spaces

(g) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any part of the coal bunker spaces, boiler rooms and engine rooms.

(h) A passenger ship fitted with oil-fired boilers or internal combustion propelling machinery shall be provided in the machinery spaces with at least two fire hydrants, one port and one starboard, and fire hoses for each hydrant complete with couplings and conductors, together with nozzles suitable for spraying water on oil.

(i) A passenger ship in which the main or auxiliary boilers are oil fired shall comply with paragraphs (g) and (h) of this Regulation and with the following:—

(i) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, sawdust impregnated with soda or other approved dry material, in such quantity as may be required by the Administration.

(ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires, in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the

Locaux à Marchandises

(e) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés dans l'un quelconque des locaux à marchandises.

(f) (i) Tout navire à passager d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni d'installations comportant un réseau de tuyautage permanent et permettant d'amener, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz inerte suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration intéressée pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires mus par des moteurs à combustion interne, quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe (d) de la Règle 47.

(ii) Quand il est montré à la satisfaction de l'Administration qu'un navire effectue des voyages d'une durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger la disposition ci-dessus et aussi sur les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1.000 tonneaux, les installations d'extinction dans les locaux à marchandises doivent être réalisées à la satisfaction de l'Administration.

Compartiment des machines et soutes à combustible

(g) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur un point quelconque des soutes à charbon, des chaufferies et des compartiments des machines.

(h) Sur tout navire à passagers équipé de chaudières à combustible liquide ou mu par des moteurs à combustion interne, on doit prévoir dans les locaux des machines au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche, les manches correspondantes munies de raccords et manchons nécessaires, ainsi que les ajutages d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.

(i) Tout navire à passagers, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées au combustible liquide, doit satisfaire aux conditions figurant aux paragraphes (g) et (h) ci-dessus et répondre, en outre, aux prescriptions suivantes:—

(i) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration;

(ii) il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs distributeurs de mousse ou d'un autre

Laderäume

(e) Ein Fahrgastschiff muß mit Anlagen versehen sein, durch die rasch und gleichzeitig mindestens zwei kräftige Wasserstrahle in jeden Laderaum gegeben werden können.

(f) (i) Ein Fahrgastschiff von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr muß mit Anlagen versehen sein, durch die feuererstickende Gase mittels fester Rohrleitungen schnell in jede für Ladung benutzbare Abteilung geleitet werden können. Die Menge des verfügbaren freien Gases muß mindestens 30 v. H. von dem Bruttorauminhalt des größten für sich abschließbaren Schiffsladeraumes betragen. Auf Dampfschiffen und auf Schiffen mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren kann die Verwaltung die Verwendung von Dampf an Stelle der feuererstickenden Gase zulassen, wenn die entsprechenden Einrichtungen die in Absatz (d) der Regel 47 geforderten Bedingungen erfüllen.

(ii) Ist der Verwaltung nachgewiesen, daß ein Schiff Fahrten von solch beschränkter Dauer ausführt, daß es nicht angemessen wäre, die obengenannte Forderung zu stellen, sowie bei Fahrgastschiffen von weniger als 1000 Bruttoregistertonnen, müssen die für Laderäume getroffenen Vorkehrungen den Forderungen der Verwaltung entsprechen.

Maschinen- und Bunkerräume

(g) Ein Fahrgastschiff muß mit Anlagen versehen sein, durch die rasch und gleichzeitig mindestens zwei kräftige Wasserstrahle in jeden Teil der Kohlenbunker und der Kessel- und Maschinenräume gegeben werden können.

(h) Auf einem Fahrgastschiff mit ölgefeuerten Kesseln oder mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren müssen in den Maschinenräumen mindestens zwei Schlauchanschlußstutzen, je einer an Backbord und an Steuerbord, und für jeden Stutzen die entsprechenden Feuerlöschschläuche mit den erforderlichen Kupplungen und Muffen sowie geeignete Strahlrohre für das Spritzen von Wasser auf Öl vorhanden sein.

(i) Ein Fahrgastschiff mit ölgefeuerten Haupt- oder Hilfskesseln muß den Vorschriften der Absätze (g) und (h) dieser Regel entsprechen und außerdem folgende Bedingungen erfüllen:—

(i) In jedem Kesselbedienungsgang muß sich ein Behälter mit Sand, mit Soda-getränkten Sägespänen oder mit anderen zugelassenen Trockenstoffen in einer von der Verwaltung geforderten Menge befinden.

(ii) Es müssen mindestens zwei zugelassene Handfeuerlöscher für Schaum oder für ein anderes zur Löschung von Ölbränden zugelassenes Löschmittel in jedem Kesselbedienungsgang eines jeden Kesselraumes sowie in je-

oil fuel installation is situated.

(iii) There shall be approved appliances whereby froth can be rapidly discharged and distributed over the boiler room or rooms and any space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth available for discharge shall be sufficient to cover to a depth of 6 inches (or 15 centimetres) the largest area over which oil fuel is liable to spread in the event of an accidental leakage. Alternatively, smothering gas or a fixed high-pressure water spraying system may be employed. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. Apparatus shall be controlled from an easily accessible position or positions, which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

(iv) There shall be one approved froth extinguisher of at least 30 gallons (or 136 litres) capacity in the case of ships having one boiler room, and two such extinguishers in the case of ships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing any part of the oil fuel installations. A 100 lbs. (or 45 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to a 30 gallons (or 136 litres) froth extinguisher.

(j) A passenger ship propelled by internal combustion machinery shall, in addition to complying with paragraphs (g) and (h) of this Regulation, be provided in each of the machinery spaces with at least one approved froth extinguisher of not less than 10 gallons (or 45 litres) capacity, and also with one approved portable froth extinguisher for each 1,000 b.h.p. of the engines or part thereof; but the total number of portable extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six. A 35 lbs. (or 16 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to the 10 gallons (or 45 litres) froth extinguisher.

agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide;

(iii) des dispositifs approuvés doivent permettre de fournir et de distribuer promptement de la mousse sur le sol de la ou des chaufferies et de tout local renfermant des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse que ces apareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir, sur une épaisseur de 152mm. (6 pouces), la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, ou peut faire usage de gaz inerte ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point, ou de plusieurs points, facilement accessibles, et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

(iv) Il doit y avoir un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacite minimum de 136 litres (30 gallons) sur les navires n'ayant qu'une chaufferie; il doit y en avoir deux sur les navires ayant plus d'une chaufferie. Ces extincteurs seront munis de manches et de dévidoirs permettant d'atteindre toute région des chaufferies et des locaux des machines où se trouve une partie quelconque de l'installation relative au combustible liquide. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 45 kg. (100 livres) peut être admis comme équivalent à celui d'un extincteur à mousse de 136 litres (30 gallons).

(j) Sur tout navire à passagers mû par un moteur à combustion interne, en sus des dispositifs prévus aux paragraphes (g) et (h) ci-dessus, il doit être installé, dans chacun des compartiments des machines, au moins un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons). Il doit en outre être prévu, dans chacun de ces compartiments, un extincteur portatif d'un modèle approuvé par 1000 ou fraction de 1000 chevaux de puissance au frein des machines, sans que le nombre total par compartiment de ces extincteurs puisse être inférieur à deux ni qu'il puisse en être exigé plus de six par compartiment. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 16 kg. (35 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de 45 litres (10 gallons).

dem Raum, in dem Teile der Ölfeuerungsanlage untergebracht sind, vorhanden sein.

(iii) Ferner müssen zugelassene Anlagen vorhanden sein, durch die Schaum schnell abgegeben und über den oder die Kesselräume sowie jeden Raum, in dem Teile der Ölfeuerungsanlage oder Setzta..ks liegen, verteilt werden kann. Die zur Verteilung zur Verfügung stehende Schaummenge muß ausreichen, um die größte Fläche, über die das Heizöl sich im Fall einer unerwartet auftretenden Undichtigkeit ausbreiten kann, mit einer 15 Zentimeter (oder 6 Zoll) starken Schicht zu bedecken. An Stelle von Schaum können feuererstickende Gase oder eine eingebaute Hochdruck-Wasserberieselungsanlage zum Feuerlöschen benutzt werden. Sind Maschinen- und Kesselräume nicht vollständig voneinander getrennt und kann Heizöl vom Kesselraum in die Maschinenraumbilgen fließen, so sind diese kombinierten Maschinen- und Kesselräume als eine Abteilung anzusehen. Die Bedienung der Anlagen muß von einer oder mehreren leicht zugänglichen Stellen aus erfolgen können, die auch bei Feuerausbruch nicht sogleich unerreichbar sind.

(iv) Auf Schiffen mit einem Kesselraum ist ein zugelassener Schaumfeuerlöscher von mindestens 136 Liter (oder 30 Gallonen) Inhalt mitzuführen. Auf Schiffen mit mehr als einem Kesselraum sind zwei derartige Feuerlöscher mitzuführen. Für diese Feuerlöscher müssen auf Trommeln gewickelte Schläuche vorhanden sein, mit denen jeder Teil der Kesselräume und der Räume, in denen Teile der Ölfeuerungsanlage untergebracht sind, erreicht werden kann. Ein 45 Kilogramm (oder 100 engl. Pfund)Kohlendioxydfeuerlöscher kann an Stelle eines 136 Liter oder 30 Gallonen) Schaumfeuerlöschers als gleichwertig zugelassen werden.

(j) Ein Fahrgastschiff mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren muß, zusätzlich zur Erfüllung der Bedingungen der Absätze (g) und (h) dieser Regel, in jedem der Maschinenräume wenigstens einen zugelassenen Schaumfeuerlöscher von mindestens 45 Liter (oder 10 Gallonen) Inhalt und ferner einen zugelassenen Handschaumfeuerlöscher für jede angefangene 1000 WPS der Maschinen mitführen. Die Gesamtzahl dieser Handfeuerlöscher darf jedoch nicht weniger als zwei und braucht nicht mehr als sechs zu betragen. Ein 16 Kilogramm (oder 35 engl. Pfund) Kohlendioxydfeuerlöscher kann an Stelle eines 45 Liter (oder 10 Gallonen) Schaumfeuerlöschers als gleichwertig zugelassen werden.

(k) If in a passenger ship propelled by internal combustion machinery a donkey boiler is fitted, sub-paragraph (i) shall be complied with. If the donkey boiler is situated in a machinery space, there shall be provided in that space, in place of the large extinguisher required by the preceding paragraph, an approved froth extinguisher of at least 30 gallons (or 136 litres) capacity fitted with suitable hose attachments or other approved means for distributing froth. A 100 lbs. (or 45 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to a 30 gallons (or 136 litres) froth extinguisher.

Pumps

(l) A passenger ship of 4,000 tons gross tonnage or over shall be provided with at least three fire pumps operated by steam or other motive power, and every passenger ship of under 4,000 tons gross tonnage, with at least two such fire pumps. Each fire pump shall be capable of delivering such quantity of water as the Administration may deem sufficient in at least two powerful jets simultaneously in any part of the ship.

(m) In a passenger ship of 300 feet (or 91·5 metres) in length or over, fitted with oil fired boilers or internal combustion machinery, the arrangements of sea connections, pumps and sources of power for operating them shall be such as to ensure that a fire in any one compartment will not put all the fire pumps out of action. In a ship less than 300 feet (or 91·5 metres) in length, if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there shall be an alternative means of extinguishing the fire.

Water Service Pipes and Hydrants

(n) A passenger ship shall be provided with water service pipes and hydrants complying with the relevant requirements of Regulation 45.

Fire Hoses

(o) A passenger ship shall be provided with such number of fire hoses as the Administration may deem sufficient. There shall be at least one fire hose for each hydrant and these hoses shall be used only for the purpose of extinguishing fires or testing the fire-extinguishing apparatus at fire drills and surveys.

Smoke Helmets and Safety Lamps

(p) A passenger ship shall carry at least two outfits each consisting of a breathing apparatus or smoke helmet, a safety lamp and a fireman's axe. These outfits shall be kept in widely separated places ready for use. A portable electric drilling machine to

(k) Si un navire à passagers, muni d'une chaudière auxiliaire, est mû par un moteur à combustion interne, il doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe (i). Si la chaudière auxiliaire est installée dans un compartiment des machines, on doit remplacer, dans ce local, l'extincteur à mousse de 45 litres prévu au précédent paragraphe par un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 136 litres (30 gallons), muni des flexibles convenables, ou par tout autre dispositif approuvé pour la distribution de la mousse. Un extincteur à gaz carbonique de 45 kilogrammes (100 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de136 litres (30 gallons).

Pompes

(l) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 4000 tonneaux doit être muni d'au moins trois pompes d'incendie mues par la vapeur ou par toute autre source d'énergie, et tout navire à passagers d'une jauge brute inférieure à 4000 tonneaux, d'au moins deux pompes à incendie de ce type. Chacune de ces pompes doit être assez puissante pour débiter la quantité d'eau que l'Administration jugera utile par deux jets énergiques, simultanés en un point quelconque du navire.

(m) Sur les navires à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 91,5 m. (300 pieds), munis de chaudières alimentées au combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, les conduites d'eau, les pompes et les sources d'énergie qui les actionnent doivent être disposées de manière à éviter qu'un incendie dans l'un quelconque des compartiments puisse mettre toutes les pompes d'incendie hors de service. Sur les navires d'une longueur inférieure à 91,5 m. (300 pieds), si un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.

Tuyautage et bouches d'incendie

(n) Tout navire à passagers doit être pourvu de tuyautages et de bouches d'incendie répondant aux prescriptions de la Règle 45.

Manches d'incendie

(o) Tout navire à passagers doit être pourvu de manches d'incendie en nombre suffisant à la satisfaction de l'Administration. Il doit y avoir au moins une manche par bouche d'incendie, et ces manches d'incendie ne doivent être utilisées que pour l'extinction des incendies ou pour l'essai des systèmes d'extinction lors des exercises d'incendie et des visites des installations.

Casques respiratoires et fanaux de sûreté

(p) Tout navire à passagers doit avoir à bord deux équipements au moins, composés chacun d'un casque ou appareil respiratoire, d'un fanal de sûreté et d'une hache de pompier. Ces équipements doivent être déposés en deux endroits suffisamment éloig-

(k) Ist auf einem Fahrgastschiff mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren ein Hilfskessel eingebaut, so müssen die Vorschriften des Absatzes (i) erfüllt sein. Liegt der Hilfskessel in einem Maschinenraum, so muß in diesem Raum an Stelle des im vorhergehenden Absatz vorgeschriebenen großen Feuerlöschers ein zugelassener Schaumfeuerlöscher von mindestens 136 Liter (oder 30 Gallonen) Inhalt vorhanden sein, der mit einer geeigneten Schlauchausrüstung oder anderen zugelassenen Einrichtungen zur Schaumverteilung versehen sein muß. Ein 45 Kilogramm (oder 100 engl. Pfund) Kohlendioxydfeuerlöscher kann an Stelle eines 136 Liter (oder 30 Gallonen) Schaumfeuerlöschers als gleichwertig zugelassen werden.

Pumpen

(l) Ein Fahrgastschiff von 4000 Bruttoregistertonnen oder mehr muß über mindestens drei Feuerlöschpumpen verfügen, die mit Dampf- oder irgendeinem anderen Kraftantrieb versehen sind. Jedes Fahrgastschiff von weniger als 4000 Bruttoregistertonnen muß über mindestens zwei solcher Feuerlöschpumpen verfügen. Jede Feuerlöschpumpe muß so leistungsfähig sein, daß sie eine nach Ansicht der Verwaltung ausreichende Wassermenge in mindestens zwei kräftigen Strahlen gleichzeitig nach jeder Stelle des Schiffes geben kann.

(m) Auf einem Fahrgastschiff von 91,5 Meter (oder 300 Fuß) Länge oder mehr mit ölgefeuerten Kesseln oder mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren müssen die Seewasserleitungen, die Pumpen sowie die Kraftquellen für deren Antrieb derart angeordnet sein, daß ein in irgendeiner Abteilung entstehender Brand nicht alle Feuerlöschpumpen außer Betrieb setzen kann. Auf Schiffen von weniger als 91,5 Meter (oder 300 Fuß) Länge muß, wenn ein Brand in irgendeiner Abteilung alle Pumpen außer Betrieb setzen kann, noch eine andere Feuerlöscheinrichtung vorhanden sein.

Feuerlöschrohrleitungen und Schlauchanschlußstutzen

(n) Auf einem Fahrgastschiff müssen sich Feuerlöschrohrleitungen und Schlauchanschlußstutzen befinden, die den Vorschriften der Regel 45 entsprechen.

Feuerlöschschläuche

(o) Ein Fahrgastschiff muß mit der von der Verwaltung vorgeschriebenen Anzahl von Feuerlöschschläuchen ausgerüstet sein. Für jeden Anschlußstutzen muß mindestens ein Feuerlöschschlauch vorhanden sein; diese Schläuche dürfen nur für Feuerlöschzwecke oder für die Prüfung der Feuerlöscheinrichtungen bei Feuerschutzübungen und Besichtigungen der Anlagen Verwendung finden.

Rauchhelme und Sicherheitslampen

(p) Auf Fahrgastschiffen sind mindestens zwei Ausrüstungen, bestehend aus je einem Atemschutzgerät oder Rauchhelm, einer Sicherheitslampe und einer Feuerwehraxt, mitzuführen. Diese Ausrüstungen sind an möglichst weit voneinander entfernten Stellen ge-

provide emergency means of access to fires through decks, casings or bulkheads, shall be available.

nés l'un de l'autre et maintenus en état de service. Une perceuse électrique portative, permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons, doit être constamment disponible.

brauchsfertig aufzubewahren. Eine tragbare elektrische Bohrmaschine, die im Notfall einen Zugang zum Brandherd durch Decks, Verschalungen oder Schotte ermöglicht, muß zur Verfügung stehen.

Regulation 51

Requirements for Cargo Ships of 1,000 Tons Gross Tonnage or over

(a) (i) A cargo ship of 2,000 tons gross tonnage or over shall be provided with apparatus whereby fire smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship which is capable of being sealed, can be promptly conveyed by a permanent piping system into any compartment in which cargo may be carried. The Administration may allow the use of steam in lieu of smothering gas in steam ships and in motor ships if the arrangements comply with paragraph (d) of Regulation 47. In tankers, froth may be accepted as a suitable alternative to smothering gas or steam.

(ii) The Administration may exempt from this requirement cargo holds of any ship (other than the tanks of a tanker):—

(a) if they are provided with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the holds;

(b) if the ship is constructed and intended solely for carrying such cargoes as ore or coal;

(c) where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirement.

(b) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage or over shall comply with the following:—

(i) (a) There shall be two power pumps each capable of providing a full supply of water to the fire hoses together with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any part of the ship; such appliances to include as many fire hoses, each complete with couplings and conductor, as the Administration may deem sufficient.

(b) In such ships fitted with oil-fired boilers or internal com-

Règle 51

Dispositions concernant les Navires de Charge de 1000 Tonneaux de Jauge brute et au-dessus

(a) (i) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 2.000 tonneaux doit être muni d'une installation d'extinction par gaz inerte, permettant d'envoyer, par un réseau de tuyautages fixes, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires à moteur quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe (d) de la Règle 47. Sur les bateaux-citernes, l'emploi de la mousse peut être autorisé comme un équivalent convenable du gaz inerte ou de la vapeur.

(ii) L'Administration peut dispenser de l'observation de ces prescriptions les cales à marchandises de tous les navires (autres que les citernes des pétroliers):—

(a) si les cales sont pourvues de panneaux d'ecoutille en acier et de moyens efficaces de fermeture de tous les conduits d'air et autres ouvertures conduisant aux cales;

(b) si le navire est construit pour être affecté uniquement aux transports de cargaisons telles que le minerai ou le charbon;

(c) s'il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages de durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger l'observation de ces prescriptions.

(b) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni:—

(i) (a) De 2 pompes mues par une source d'énergie d'une puissance assurant le plein débit des manches d'incendie et d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Ces installations doivent comprendre autant de manches d'incendie, comportant chacune les raccords et flexibles nécessaires, que l'Administration intéressée le jugera utile.

(b) Toutes les fois que, sur un tel navire où sont installées des

Regel 51

Bestimmungen für Frachtschiffe von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr

(a) (i) Ein Frachtschiff von 2000 Bruttoregistertonnen oder mehr muß mit einer Anlage ausgerüstet sein, durch die feuererstickende Gase mittels fester Rohrleitungen schnell in jeden Raum, in dem Ladung mitgeführt werden kann, geleitet werden können. Die Menge des verfügbaren freien Gases muß mindestens 30 v. H. des Bruttorauminhalts des größten für sich abschließbaren Schiffsladeraumes betragen. Die Verwaltung kann die Verwendung von Dampf an Stelle feuererstickender Gase auf Dampf- und Motorschiffen zulassen, wenn die Einrichtungen den Vorschriften des Absatzes (d) der Regel 47 entsprechen. Auf Tankschiffen kann Schaum als geeigneter Ersatz für feuererstickende Gase oder Dampf gestattet werden.

(ii) Die Verwaltung kann Befreiungen von der Anwendung dieser Vorschrift bei Laderäumen von Schiffen (mit Ausnahme der Tanks eines Tankschiffes) vornehmen

(a) wenn die Laderäume Lukendeckel aus Stahl und wirksame Verschlußmittel für alle Lüftungskanäle sowie andere zu den Laderäumen führenden Öffnungen besitzen;

(b) wenn das Schiff lediglich für die Beförderung solcher Ladungen wie Erz oder Kohle gebaut und bestimmt ist;

(c) wenn die Verwaltung davon überzeugt wird, daß das Schiff Fahrten von derart beschränkter Dauer durchführt, daß die Anwendung der Vorschrift unzweckmäßig sein würde.

(b) Ein Frachtschiff von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr muß folgenden Bedingungen entsprechen:—

(i) (a) Es müssen zwei maschinell angetriebene Pumpen vorhanden sein, von denen jede eine ausreichende Wasserversorgung der Feuerlöschschläuche und Feuerlöscheinrichtungen gewährleistet; dabei müssen schnell und gleichzeitig mindestens zwei kräftige Wasserstrahle an jede Stelle des Schiffes gegeben werden können. Diese Einrichtungen müssen mit einer solchen Anzahl von Feuerlöschschläuchen nebst den erforderlichen Kupplungen und Muffen ausgerüstet sein, wie es von der Verwaltung für ausreichend gehalten wird.

(b) Falls auf solchen Schiffen mit ölgefeuerten Kesseln oder

bustion machinery, if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there must be an alternative means of extinguishing the fire.

(ii) There shall be portable fire extinguishers available for immediate use in the spaces used by crew and passengers, if any, and in any case a minimum of five such extinguishers.

(iii) There shall be an outfit consisting of a breathing apparatus or smoke helmet, a safety lamp, a fireman's axe and, except in tankers, a portable electric drilling machine to provide emergency means of access to fires through decks, casings or bulkheads.

(c) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage or over in which oil is used or internal cumbustion propelling machinery shall be provided in the machinery spaces with at least two fire hydrants, one port and one starboard, and for each hydrant a fire hose, complete with couplings and conductor together with a nozzle suitable for spraying water on oil.

(d) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage or over in which oil is used as fuel for the main or auxiliary boilers shall also comply in the boiler and machinery spaces with the following:—

(i) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry material in such quantity as may be required by the Administration.

(ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires, in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated. In addition, there shall be at least one extinguisher of the same description with a capacity of 2 gallons (or 9 litres) for each burner, provided that the total capacity of the additional extinguisher(s) need not exceed 10 gallons (or 45 litres) for any one boiler room.

(iii) There shall be approved appliances whereby froth can be rapidly discharged and distributed over the boiler room and any space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth available for

chaudières à combustible liquide ou des moteurs à combustion interne, un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre toutes les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.

(ii) D'extincteurs portatifs d'incendie prêts à un emploi immédiat dans tout local utilisé par l'équipage et les passagers, s'il y en a, sans que ce nombre puisse jamais être inférieur à cinq.

(iii) D'un équipement composé d'un appareil ou casque respiratoire, d'un fanal de sûreté, d'une hache de pompier et, sauf sur les bateaux-citernes, d'une perceuse électrique portative permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons.

(c) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, équipé de chaudières à combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, il doit être prévu dans les compartiments des machines, au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche d'incendie, une manche munie des raccords et manchons nécessaires, ainsi qu'un ajutage d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.

(d) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées avec un combustible liquide, les prescriptions suivantes doivent être en outre observées:—

(i) Il doit y avoir dans chaque rue de chauffe un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration.

(ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs d'un type approuvé, distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide. Il doit y avoir, en outre, au moins un extincteur répondant aux mêmes conditions, la capacité correspondante devant être de 9 litres (2 gallons) par brûleur, sans qu'on puisse toutefois exiger pour la capacité totale du ou des extincteur(s) supplémentaire(s) plus de 45 litres (10 gallons) par chaufferie.

(iii) Des dispositifs approuvés doivent permettre de produire et distribuer promptement de la mousse sur le sol de la chaufferie et de tout local qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La

mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren ein Brand in irgendeiner Abteilung sämtliche Pumpen außer Betrieb setzen kann, muß noch eine andere Feuerlöscheinrichtung vorhanden sein.

(ii) Handfeuerlöscher müssen in den von der Besatzung und, falls vorhanden, in den von den Fahrgästen benutzten Räumen zum sofortigen Gebrauch zur Verfügung stehen. Die Anzahl dieser Feuerlöscher muß auf jeden Fall mindestens fünf betragen.

(iii) Es muß eine Ausrüstung vorhanden sein, bestehend aus einem Atemschutzgerät oder Rauchhelm, einer Sicherheitslampe, einer Feuerwehraxt und, außer auf Tankschiffen, einer tragbaren elektrischen Bohrmaschine, die im Notfall einen Zugang zum Brandherd durch Decks, Verschalungen oder Schotte ermöglicht.

(c) Auf einem Frachtschiff von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr mit ölgefeuerten Kesseln oder mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren müssen in den Maschinenräumen mindestens zwei Schlauchanschlußstutzen, je einer an Backbord und an Steuerbord, und für jeden Stutzen ein Feuerlöschschlauch mit den erforderlichen Kupplungen und Muffen sowie geeignete Strahlrohre für das Spritzen von Wasser auf Öl vorhanden sein.

(d) Auf einem Frachtschiff von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr, in welchem Öl für die Beheizung der Haupt- oder Hilfskessel verwendet wird, sind außerdem in den Kessel- und Maschinenräumen folgende Bedingungen zu erfüllen: —

(i) In jedem Kesselbedienungsgang muß sich ein Behälter mit Sand, mit Soda-getränkten Sägespänen oder mit anderen zugelassenen Trockenstoffen in einer von der Verwaltung geforderten Menge befinden.

(ii) Es müssen mindestens zwei zugelassene Handfeuerlöscher für Schaum oder für ein anderes zur Löschung von Ölbränden zugelassenes Löschmittel in jedem Kesselbedienungsgang eines jeden Kesselraumes sowie in jedem Raum, in dem Teile der Ölfeuerungsanlage untergebracht sind, vorhanden sein. Außerdem muß mindestens ein Feuerlöscher der gleichen Art mit einem Inhalt von 9 Liter (oder 2 Gallonen) für jeden Brenner zur Verfügung stehen. Der Gesamtinhalt des oder der zusätzlichen Feuerlöscher braucht jedoch nicht 45 Liter (oder 10 Gallonen) für einen Kesselraum zu übersteigen.

(iii) Es müssen zugelassene Anlagen vorhanden sein, durch die Schaum schnell abgegeben und über den Kesselraum sowie jeden Raum, in dem Teile der Ölfeuerungsanlage oder Setztanks liegen, verteilt werden kann. Die zur

discharge shall be sufficient to cover to a depth of 6 inches the largest area over which oil fuel is liable to spread in the event of an accidental leakage. Alternatively, smothering gas or steam or a fixed high pressure water-spraying system may be employed. If the engine and boiler rooms are not entirely separate and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. Apparatus shall be controlled from an easily accessible position or positions, which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

(e) The Administration shall give special consideration to the fire extinguishing arrangements to be provided in the engine and boiler spaces of cargo ships of 1,000 tons gross tonnage or over in which oil and coal are used as fuel simultaneously.

(f) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage or over propelled by internal combustion machinery, shall be provided in the machinery spaces with—

(i) appliances in accordance with paragraph (c) of this Regulation;

(ii) one approved froth extinguisher of at least 10 gallons (or 45 litres) capacity or a 35 lbs. (or 16 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher;

(iii) portable extinguishers in such number and so distributed as may be required by the Administration having regard to the size and lay-out of the engine room and to the horse-power of the engines, it being understood that the number of extinguishers may not be less than two and need not exceed six.

Where an oil-fired boiler is fitted, the requirements of paragraph (d) of this Regulation are applicable.

Regulation 52

Ready Availability of Appliances

Fire extinguishing appliances in new and existing passenger ships and cargo ships shall be kept in good order and available for immediate use at all times during the voyage.

quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 152 mm. (6 pouces) la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou de vapeur, ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point ou de plusieurs points facilement accessibles et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

(e) L'Administration devra étudier tout spécialement les dispositions d'extinction à installer dans les chaufferies et les locaux des machines des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux et pouvant utiliser simultanément du charbon et du combustible liquide.

(f) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux et mû par un moteur à combustion interne, les compartiments des machines doivent contenir:

(i) les dispositifs prévus au paragraphe (c) de la présente Règle;

(ii) un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons) ou un extincteur à gaz carbonique de 16 kg. (35 livres);

(iii) des extincteurs portatifs dont le nombre et la répartition seront fixés par l'Administration, compte tenu de la dimension et de la disposition de la chambre des machines ainsi que de la puissance des machines, étant entendu que le nombre de ces extincteurs ne peut être inférieur à deux, ni qu'on puisse en exiger plus de six.

Les prescriptions du paragraphe (d) de la présente Règle doivent être appliquées quand le navire est muni d'une chaudière à combustible liquide.

Règle 52

Possibilité d'utilisation rapide des Installations

Les installations d'extinction d'incendie des navires à passagers et des navire de charge neufs ou existants doivent être maintenues en bon état de fonctionnement et prêtes à être immédiatement utilisées à tout moment du voyage.

Verteilung zur Verfügung stehende Schaummenge muß ausreichen, um die größte Fläche, über die das Heizöl sich im Fall einer unerwartet auftretenden Undichtigkeit ausbreiten kann, mit einer 15 Zentimeter (oder 6 Zoll) starken Schicht zu bedecken. An Stelle von Schaum können feuerersticke nde Gase oder Dampf oder eine eingebaute Hochdruck-Wasserberieselungsanlage zum Feuerlöschen benutzt werden. Sind Maschinen- und Kesselräume nicht vollständig voneinander getrennt und kann Heizöl vom Kesselraum in die Maschinenraumbilgen fließen, so sind diese kombinierten Maschinen- und Kesselräume als eine Abteilung anzusehen. Die Bedienung der Anlagen muß von einer oder mehreren leicht zugänglichen Stellen aus erfolgen können, die auch bei Feuerausbruch nicht sogleich unerreichbar sind.

(e) Die Verwaltung soll denjenigen Feuerlöschanlagen besondere Aufmerksamkeit widmen, die in den Maschinen- und Kesselräumen der Frachtschiffe von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr einzurichten sind, auf denen Öl und Kohle gleichzeitig als Brennstoff verwendet wird.

(f) Auf einem Frachtschiff mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr müssen in den Maschinenräumen vorhanden sein

(i) die in Absatz (c) dieser Regel vorgesehene Feuerlöschausrüstung;

(ii) ein zugelassener Schaumfeuerlöscher von mindestens 45 Liter (oder 10 Gallonnen) Inhalt oder ein 16 Kilogramm (oder 35 engl. Pfund) Kohlendioxydfeuerlöscher;

(iii) Handfeuerlöscher in der von der Verwaltung unter Berücksichtigung der Größe und Raumaufteilung des Maschinenraumes sowie der Maschinenleistung vorgeschriebenen Anzahl und Verteilung. Die Anzahl dieser Feuerlöscher darf jedoch nicht geringer als zwei sein und braucht sechs nicht zu übersteigen.

Auf Schiffen mit ölgefeuerten Kesseln müssen die Vorschriften des Absatzes (d) dieser Regel Anwendung finden.

Regel 52

Sofortige Verwendungsbereitschaft der Anlagen

Die Feuerlöschanlagen auf neuen und vorhandenen Fahrgastschiffen und Frachtschiffen sind in gutem Betriebszustand zu halten und müssen während der Fahrt jederzeit zur sofortigen Verwendung bereit sein.

Regulation 53
Acceptance of Substitutes

Where in this Part of this Chapter any special type of appliance, apparatus, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, &c., may be allowed, provided the Administration is satisfied that it is not less effective.

PART F
Miscellaneous
(Part F applies only to passenger ships)

Regulation 54
Means of Escape

(a) In and from all passenger and crew spaces, stairways and ladderways shall be arranged so as to provide a ready means of escape to the lifeboat embarkation deck. In particular the following provisions shall be complied with:—

(i) Below the bulkhead deck sufficient exit ficilities shall be provided from each watertight compartment independent of watertight doors to provide adequate means of escape and shall be arranged so as to be readily accessible.

(ii) Above the bulkhead deck there shall be at least two practicable means of escape from each space bounded by main fire-resisting bulkheads, at least one of which shall give access to a stairway forming a vertical escape.

(iii) The width, number and arrangement of the stairways shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

Regulation 55
Power for Going Astern

A passenger ship shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all normal circumstances.

Regulation 56
Steering Gear

(a) A passenger ship shall be provided with main steering gear and auxiliary steering gear to the satisfaction of the Administration.

(b) The auxiliary apparatus shall be capable of being brought s eedily into action in an emergency and shall be of adequate strength and of sufficient power to steer the ship at navigable speed. It shall be operated by power in any ship in which the Administration would require a rudder stock of

Règle 53
Equivalences

Chaque fois qu'est prévu, dans le présent Chapitre, un type déterminé d'appareil,d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type d'appareil ou d'installation, etc., peut être autorisé pourvu que l'Administration estime qu'il n'est pas moins efficace.

PARTIE F
Divers
(La partie F n'est applicable qu'aux navires à passagers)

Règle 54
Echappées

(a) Dans tous les locaux pour passagers et équipage, des escaliers et des échelles doivent être prévus de manière à constituer un moyen d'évacuation rapide depuis chacun des locaux jusqu'au pont des embarcations. En particulier, les dispositions suivantes doivent être observées:—

(i) Sous le pont de cloisonnement, chaque compartiment étanche doit être pourvu d'échappées suffisantes, aisément accessibles et offrant une retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

(ii) Au-dessus du pont de cloisonnement, chaque local limité par les cloisons principales d'incendie doit être pourvu d'au moins deux échappées, dont l'une au moins doit accéder à un escalier formant une échappée verticale.

(iii) La largeur, le nombre et la disposition des escaliers doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(b) Toute chambre des machines, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service, doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

Règle 55
Marche Arrière

La puissance en marche arrière d'un navire à passagers doit être suffisante pour lui assurer des aptitudes de manœuvre convenables dans toutes les circonstances normales.

Règle 56
Appareil à gouverner

(a) Tout navire à passagers doit être équipé d'un appareil à gouverner principal et d'un appareil à gouverner auxiliaire à la satisfaction de l'Administration.

(b) L'appareil auxiliaire doit pouvoir être mis rapidement en fonction en cas d'urgence; il doit être d'une construction assez solide et d'une puissance suffisante pour permettre de gouverner le navire à une vitesse de navigation acceptable; il doit être actionné par une source d'énergie sur

Regel 53
Zulassung gleichwertiger Vorkehrungen

Wo in diesem Teil dieses Kapitels eine bestimmte Art von Geräten, Anlagen, Löschmitteln oder Einrichtungen vorgesehen ist, kann jede andere Art von Geräten usw. zugelassen werden, wenn die Verwaltung davon überzeugt ist, daß ihre Wirksamkeit nicht geringer ist.

TEIL F
Verschiedenes
(Teil F gilt nur für Fahrgastschiffe)

Regel 54
Ausgänge

(a) Bei allen für Fahrgäste und Besatzung vorgesehenen Räumen müssen die Niedergänge und Leitern so angeordnet sein, daß sie eine ausreichende und rasche Rettungsmöglichkeit zum Bootsdeck bieten. Insbesondere sind folgende Anordnungen zu befolgen: —

(i) Unter dem Schottendeck muß jede wasserdichte Abteilung außer den wasserdichten Türen genügend Ausgänge besitzen, die eine ausreichende Rettungsmöglichkeit bieten und die so anzuordnen sind, daß sie jederzeit leicht zugänglich sind.

(ii) Oberhalb des Schottendecks müssen mindestens zwei gangbare Ausgänge für jeden durch Hauptfeuerschotte begrenzten Raum vorhanden sein, von denen wenigstens einer zu einer Treppe führen muß, die einen Ausgang nach oben bildet.

(iii) Breite, Anzahl und Anordnung der Niedergänge müssen den Forderungen der Verwaltung entsprechen.

(b) Jeder Maschinenraum, Wellentunnel, Heizraum sowie jeder andere Betriebsraum muß einen gangbaren Notausgang für das Personal besitzen, durch den der Raum ohne Benutzung von wasserdichten Türen verlassen werden kann.

Regel 55
Maschinenleistung für Rückwärtsgang

Ein Fahrgastschiff muß eine ausreichende Maschinenleistung für Rückwärtsgang besitzen, um unter normalen Verhältnissen die Manövrierfähigkeit des Schiffes zu gewährleisten.

Regel 56
Ruderanlage

(a) Ein Fahrgastschiff muß mit einer Haupt- und einer Hilfsruderanlage ausgerüstet sein, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(b) Die Hilfsanlage muß im Notfall schnell in Betrieb genommen werden können. Ihre Festigkeit und maschinelle Leistung muß ausreichen, um das Schiff bei einer angemessenen Fahrtgeschwindigkeit steuern zu können. Auf jedem Schiff, für das die Verwaltung einen Ruderschaft fordert, dessen Durchmes-

over 9 inches (or 22·86 centimetres) diameter in way of the tiller.

(c) A duplicate main steering gear power unit and connections shall be acceptable as an auxiliary apparatus.

tout navire pour lequel l'Administration exige une mèche de gouvernail dont le diamètre, à la hauteur de la barre, est supérieur à 228 mm. (9 pouces).

(c) Un ensemble moteur et des liaisons identiques à ceux de l'appareil à gouverner principal seront considérés comme constituant un appareil à gouverner auxiliaire, dans le sens de la présente Règle.

ser in Höhe der Pinne mehr als 22,86 Zentimeter (oder 9 Zoll) beträgt, muß die Anlage Maschinenantrieb haben.

(c) Eine zweite Hauptruderanlage mit Maschinenantrieb und den entsprechenden Anschlüssen wird als Hilfsruderanlage anerkannt.

CHAPTER III
Life Saving Appliances, &c.

Regulation 1
Application

(a) This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies as follows to new ships engaged on international voyages:—

Part A.—Passenger ships and cargo ships.

Part B.—Passenger ships.

Part C.—Cargo ships.

(b) In the case of existing ships engaged on international voyages and which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, compliance with the general principles set out in Regulation 4 not later than the 1st January, 1951, and substantial compliance with the other requirements of this Chapter.

CHAPITRE III
Engins de Sauvetage, etc.

Règle 1
Application

(a) Le présent chapitre, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, s'applique comme suit aux navires neufs faisant des voyages internationaux:—

Partie A.—Navires à passagers et navires de charge.

Partie B.—Navires à passagers.

Partie C.—Navires de charge.

(b) Dans le cas de navires existants effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas déjà aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires à passagers neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'Administration de manière à obtenir, autant que cela sera pratiquement possible et raisonnable, l'application au plus tard pour le 1er janvier 1951 des principes généraux posés dans la Règle 4 et l'application dans une large mesure des autres prescriptions du présent Chapitre.

KAPITEL III
Rettungsmittel usw.

Regel 1
Geltungsbereich

(a) Dieses Kapitel gilt, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, für neue Schiffe auf Auslandfahrt wie folgt:—

Teil A. — Fahrgastschiffe und Frachtschiffe.

Teil B. — Fahrgastschiffe.

Teil C. — Frachtschiffe.

(b) Bei vorhandenen Schiffen auf Auslandfahrt, die noch nicht den Vorschriften dieses Kapitels, die sich auf neue Schiffe beziehen, entsprechen, sind die Einrichtungen auf jedem Schiff durch die Verwaltung daraufhin zu prüfen, daß, soweit dies durchführbar und zweckmäßig ist, eine Übereinstimmung mit den in Regel 4 niedergelegten allgemeinen Grundsätzen spätestens bis zum 1. Januar 1951 und eine wesentliche Übereinstimmung mit den übrigen Vorschriften dieses Kapitels gewährleistet ist.

PART A
General

(Part A applies to both passenger ships and cargo ships)

Regulation 2
Definitions

For the purposes of this Chapter the expression "short international voyage" means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

PARTIE A
Dispositions Communes

(La Partie A s'applique à la fois aux navires à passagers et aux navires de charge)

Règle 2
Définitions

Dans ce Chapitre l'expression "voyage international court" désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité, et au cours duquel la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

TEIL A
Allgemeines

(Teil A gilt sowohl für Fahrgastschiffe als auch für Frachtschiffe)

Regel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels bedeutet der Ausdruck „beschränkte Auslandfahrt" eine Auslandfahrt, in deren Verlauf ein Schiff nicht weiter als 200 Seemeilen von einem Hafen oder Ort entfernt ist, an dem die Fahrgäste und die Besatzung in Sicherheit gebracht werden können, und bei der die Entfernung zwischen dem letzten Anlaufhafen des Landes, in dem die Reise beginnt, und dem Endbestimmungshafen nicht mehr als 600 Seemeilen beträgt.

Regulation 3
Exemptions

(a) Each Administration, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land.

Règle 3
Exemptions

(a) Chaque Administration, si elle juge que la nature abritée et les conditions de voyage sont telles qu'elles rendraient l'application de la totalité des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable, ni nécessaire, peut, dans la mesure correspondante, dispenser de ces prescriptions des navires déterminés ou des catégories de navires appartenant à ce pays et qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

Regel 3
Befreiungen

(a) Erachtet eine Verwaltung die Anwendung aller Bestimmungen dieses Kapitels in Anbetracht der geringen Gefahr und der besonderen Bedingungen der Reise als unzweckmäßig oder unnötig, so kann sie in entsprechendem Umfang einzelne Schiffe oder Schiffsklassen ihres Landes, die sich im Verlauf ihrer Reise nicht mehr als 20 Seemeilen vom nächsten Land entfernen, von der Befolgung der Bestimmungen dieses Kapitels befreien.

(b) In the case of passenger ships engaged on international voyages which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—

(i) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of lifeboats and other life-saving appliances and fire protection.

(ii) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Regulation 4.

(iii) That a lifejacket shall be provided for every person on board.

(iv) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers in such trades.

Notwithstanding any provisions of the present Convention the Simla Rules, 1931, shall continue in force as between the Parties to those Rules until the rules formulated under sub-paragraph (b) (iv) of this Regulation come into force.

Regulation 4

Ready Availability of Lifeboats and Buoyant Apparatus

(a) The general principles governing the provision of lifeboats and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies are that they shall be readily available in case of emergency.

(b) To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following conditions:—

(i) They must be capable of being put into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.

(ii) It must be possible to effect embarkation into the lifeboats rapidly and in good order.

(iii) The arrangement of each lifeboat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.

(c) All life-saving appliances shall be kept in working order and available

(b) Pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, et qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, une Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ceux de ces navires qui appartiennent à ce pays des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:—

(i) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.

(ii) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de la Règle 4.

(iii) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.

(iv) Des dispositions doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui doivent s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractans, s'il y en a, qui peuvent être directement intéressés au transport de ces passagers dans ces trafics.

Nonobstant toute disposition de la présente Convention, les Règles de Simla de 1931 demeureront valables entre les Gouvernements qui y ont adhéré, jusqu'au moment où les Règles mentionnées dans l'alinéa (b) (iv) de la présente Règle entreront en vigueur.

Règle 4

Conditions à remplir pour que les Embarcations de Sauvetage et les Engins flottants soient promptement disponibles

(a) Les principes généraux qui règlent l'armement en embarcations de sauvetage et en engins flottants d'un navire régi par le présent chapitre sont qu'ils doivent être promptement disponibles en cas d'urgence.

(b) Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et engins flottants doivent remplir les conditions suivantes:—

(i) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.

(i) Il doit être possible d'embarquer dans les embarcations de sauvetage rapidement et en bon ordre.

(iii) L'installation de chaque embarcation de sauvetage et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gène pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

(c) Tous les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état de

(b) Bei Fahrgastschiffen auf Auslandfahrt, die in einem besonderen Verkehr, wie z. B. in der Pilgerfahrt, eine große Anzahl Fahrgäste ohne besondere Schlafgelegenheiten befördern, kann die Verwaltung, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß es undurchführbar ist, die Einhaltung der Vorschriften dieses Kapitels durchzusetzen, derartige Schiffe ihres Landes von der Befolgung dieser Vorschriften befreien, unter der Bedingung, daß

(i) die höchstmögliche Ausrüstung mit Rettungsboten und anderen Rettungsgeräten sowie der höchstmögliche Feuerschutz gewährleistet ist, soweit die besonderen Umstände dieses Verkehrs es zulassen;

(ii) alle diese Boote und Rettungsgeräte sofort verwendbar im Sinne der Regel 4 sind;

(iii) für jede Person an Bord ein Rettungsgürtel vorhanden ist;

(iv) Maßnahmen getroffen werden, um allgemeine Vorschriften aufzustellen, die für die besonderen Verhältnisse dieses Verkehrs gelten sollen. Diese Vorschriften sollen im Einvernehmen mit denjenigen vertragschließenden Regierungen aufgestellt werden, die gegebenenfalls an der Beförderung solcher Fahrgäste in diesem Verkehr unmittelbar interessiert sein könnten.

Unbeschadet irgendwelcher Bestimmungen dieses Übereinkommens sollen die Simla-Regeln von 1931 so lange für die Länder, für die diese Regeln gelten, in Kraft bleiben, bis die in Absatz (b) (iv) dieser Regel aufgestellten Bestimmungen in Kraft treten.

Regel 4

Sofortige Verwendbarkeit von Rettungsbooten und Rettungsgeräten

(a) Als allgemeiner Grundsatz für die Ausrüstung eines Schiffes, auf das dieses Kapitel anzuwenden ist, mit Rettungsbooten und Rettungsgeräten gilt, daß diese im Notfall sofort verwendbar sein müssen.

(b) Um als sofort verwendbar zu gelten, müssen die Rettungsboote und Rettungsgeräte folgende Bedingungen erfüllen:—

(i) Sie müssen auch bei ungünstiger Schlagseite und Trimmlage sicher und schnell zu Wasser gelassen werden können.

(ii) Es muß möglich sein, die Einschiffung in die Rettungsboote schnell und in guter Ordnung vorzunehmen.

(iii) Jedes Rettungsboot und Rettungsgerät muß so aufgestellt sein, daß die Handhabung anderer Boote und Rettungsgeräte nicht behindert wird.

(c) Alle Rettungsmittel müssen ständig gebrauchsfähig und vor dem

for immediate use before the ship leaves port and at all times during the voyage.

Regulation 5

Construction of Lifeboats

(a) All lifeboats must be properly constructed and shall be of such form and proportions that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment.

(b) All lifeboats must be open boats with rigid sides having internal buoyancy only. They shall be not less than 24 feet (or 7·3 metres) in length, except where owing to the size of the ship, or for other reasons, the Administration considers the carriage of such lifeboats unreasonable or impracticable. In no ship shall the lifeboats be less than 16 feet (or 4·9 metres) in length.

(c) No lifeboat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20 tons (or 20,300 kilogrammes).

(d) All lifeboats certified to carry more than 60 persons shall be either motor lifeboats of Class A or Class B, complying with the requirements of Regulation 9 or be lifeboats fitted with other approved means of mechanical propulsion complying with the requirements of Regulation 10.

(e) All lifeboats must be of sufficient strength to enable them to be safely lowered into the water when loaded with their full completement of persons and equipment.

(f) All lifeboats must have a mean sheer at least equal to 4 per cent. of their length.

(g) In lifeboats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

(h) The buoyancy of a wooden lifeboat shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

(i) The buoyancy of a metal lifeboat shall not be less than that required above for a wooden lifeboat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(j) All thwarts and side-seats shall be fitted as low in the lifeboat as practicable, and bottom boards shall be fitted so that the thwarts shall not be more than 2 feet 9 inches (or 84 centimetres) above them.

service et prêts à être immédiatement utilisés avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage.

Règle 5

Construction des Embarcations de Sauvetage

(a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité à la mer et un franc-bord suffisant lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes qu'elles doivent recevoir et tout leur armement.

(b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être des embarcations ouvertes à bordé rigide avec des flotteurs intérieurs seulement. Elles ne doivent pas avoir une longueur inférieure à 7,32 m. (ou 24 pieds), sauf lorsqu'en raison des dimensions du navire, ou pour d'autres raisons, l'Administration considère l'emploi de telles embarcations de sauvetage comme déraisonnable ou impraticable. Sur aucun navire les embarcations de sauvetage ne doivent être d'une longueur inférieure à 4,88 m. (ou 16 pieds).

(c) Une embarcation de sauvetage ne peut être admise si son poids en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20.300 kilogrammes (ou 20 tonnes anglaises).

(d) Toute embarcation de sauvetage autorisée à transporter plus de 60 personnes doit être, soit une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A ou de la Classe B, répondant aux prescriptions de la Règle 9, soit une embarcation munie d'autres moyens approuvés de propulsion mécanique et répondant aux prescriptions de la Règle 10.

(e) Toute embarcation de sauvetage doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

(f) Toute embarcation de sauvetage doit avoir une tonture moyenne au moins égale à 4 pour cent de sa longueur.

(g) Dans une embarcation de sauvetage autorisée à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être augmenté à la satisfaction de l'Administration.

(h) La flottabilité d'une embarcation de sauvetage en bois doit être assurée par des caissons à air étanches à l'eau, dont le volume total doit être au moins égal à un dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

(i) La flottabilité d'une embarcation de sauvetage métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons à air étanches doit être augmenté en conséquence.

(j) Les bancs de nage et les bancs de coté doivent être installés aussi bas que possible dans l'embarcation et les planches de fond doivent être installées de telle façon que les bancs de nage ne soient pas à plus de 84 cm. (ou 2 pieds, 9 pouces) au-dessus d'elles.

Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen sowie während der ganzen Reisedauer jederzeit sofort verwendbar sein.

Regel 5

Bauart der Rettungsboote

(a) Alle Rettungsboote müssen einwandfrei gebaut sein. Form und Abmessungen müssen eine gute Stabilität im Seegang gewährleisten. Sie müssen bei voller Belegung und voller Ausrüstung genügend Freibord aufweisen.

(b) Alle Rettungsboote müssen offene Boote mit festen Seitenwänden sein, die nur eine innere Schwimmvorrichtung besitzen. Ihre Länge darf nicht weniger als 7,32 Meter (oder 24 Fuß) betragen, es sei denn, daß infolge der Maße des Schiffes oder aus anderen Gründen die Verwaltung die Verwendung solcher Rettungsboote als unzweckmäßig oder undurchführbar erachtet. Auf keinem Schiff darf die Länge der Rettungsboote weniger als 4,88 Meter (oder 16 Fuß) betragen.

(c) Es darf kein Rettungsboot zugelassen werden, dessen Gewicht bei voller Belegung und voller Ausrüstung 20 300 Kilogramm (oder 20 englische Tonnen) überschreitet.

(d) Alle Rettungsboote, die für eine Beförderung von mehr als 60 Personen zugelassen sind, müssen entweder Motorrettungsboote der Klasse A oder der Klasse B sein, die den Vorschriften der Regel 9 entsprechen, oder Rettungsboote sein, die mit anderen zugelassenen mechanischen Antriebsmitteln ausgerüstet sind, die den Vorschriften der Regel 10 entsprechen.

(e) Alle Rettungsboote müssen ausreichende Festigkeit besitzen, um bei voller Belegung und voller Ausrüstung sicher zu Wasser gelassen werden zu können.

(f) Alle Rettungsboote müssen einen mittleren Sprung von mindestens 4 v. H. ihrer Länge haben.

(g) In Rettungsbooten, die für eine Beförderung von 100 und mehr Personen zugelassen sind, ist der Rauminhalt der Schwimmvorrichtung entsprechend den Anforderungen der Verwaltung zu vergrößern.

(h) Die Schwimmfähigkeit eines hölzernen Rettungsbootes muß durch wasserdichte Luftkästen gewährleistet sein, deren Gesamtinhalt auf mindestens ein Zehntel des Raumgehalts des Bootes zu bemessen ist.

(i) Die Schwimmfähigkeit eines Rettungsbootes aus Metall darf nicht geringer als die vorstehend für ein Rettungsboot aus Holz des gleichen Raumgehalts geforderte sein; der Inhalt der wasserdichten Luftkästen muß daher entsprechend größer sein.

(j) Alle Duchten und Seitenbänke müssen im Rettungsboot so niedrig wie möglich angebracht sein. Die Bodenbretter sind so zu verlegen, daß die Duchten nicht höher als 84 Zentimeter (oder 2 Fuß 9 Zoll) über ihnen liegen.

Regulation 6

Cubic Capacity of Lifeboats

(a) The cubic capacity of a lifeboat shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned lifeboat shall be calculated as if the lifeboat had a pointed stern.

(b) For example, the capacity in cubic feet (or cubic metres) of a lifeboat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula :—

$$\text{Capacity} = \frac{L}{12}(4A + 2B + 4C)$$

L being the length of the lifeboat in feet (or metres) from the inside of the planking or plating at the stem to the corrected point at the stern post; in the case of a lifeboat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter-length forward, amidships, and the quarter-length aft, which correspond to the three points obtained by dividing L into four equal parts (the areas corresponding to the two ends of the lifeboat are considered negligible).

The areas A, B, C shall be deemed to be given in square feet (or cross square metres) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections:—

$$\text{Area} = \frac{h}{12}(a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h being the depth measured in feet (or in metres) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level as determind hereafter.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths of the lifeboat measured in feet (or in metres) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme point, and c at the middle point of h).

(c) If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the lifeboat from the ends, exceeds 1 per cent. of the length of the lifeboat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent. of the length of the lifeboat.

(d) If the depth of the lifeboat amidships exceeds 45 per cent. of the breadth, the depth employed in calculating the area of the amidship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent. of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter-length sections

Règle 6

Capacité cubique des Embarcations de Sauvetage

(a) La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage doit être déterminée par la Règle de Simpson (Stirling) ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

(b) A titre d'indication, la capacité en mètres cubes (ou pieds cubes) d'une embarcation de sauvetage, calculée à l'aide de la Règle de Simpson, peut être considérée comme donnée par la formule:—

$$\text{Capacité} = \frac{L}{12}(4A + 2B + 4C)$$

L désignant la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A, B, C désignent respectivement les aires des sections transversales au quart avant, milieu et au quart arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant L en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A, B, C doivent être considérées comme données en mètres carrés (ou en pieds carrés) par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante:—

$$\text{Aire} = \frac{h}{12}(a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord, ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou pieds) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant h en quatre parties égales (a et e correspondant au deux points extrêmes et c au milieu de h).

(c) Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale A ou C doit être pris égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

(d) Si le creux de l'embarcation de sauvetage au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale milieu B doit être pris égal aux 45 centièmes de la largeur et les creux à employer pour le calcul des surfaces des sections

Regel 6

Raumgehalt der Rettungsboote

(a) Der Raumgehalt eines Rettungsbootes ist nach der Stirling-(Simpson-) Regel oder nach einer anderen Berechnungsweise zu bestimmen, die die gleiche Genauigkeit ergibt. Der Raumgehalt eines Rettungsbootes mit Spiegelheck muß so berechnet sein, als ob das Rettungsboot ein spitzes Heck hätte.

(b) Es kann zum Beispiel der mit Hilfe der Stirlingregel berechnete Raumgehalt in Kubikmeter (oder Kubikfuß) eines Rettungsbootes als durch die folgende Formel ausgedrückt angesehen werden: —

$$\text{Raumgehalt} = \frac{L}{12}(4A + 2B + 4C)$$

wobei L die Länge des Rettungsbootes in Meter (oder Fuß) bezeichnet, gemessen von der Innenfläche der Beplankung oder Beplattung am Vorsteven bis zur entsprechenden Stelle am Achtersteven. Beim Rettungsboot mit Spiegelheck ist die Länge bis zur Innenfläche des Spiegels zu messen.

A, B, C bezeichnen der Reihenfolge nach die Flächen der Querschnitte auf einem Viertel der Länge von vorn, in der Mitte und auf einem Viertel der Länge von hinten, welche den drei Punkten entsprechen, die man durch Teilung von L in vier gleiche Teile erhält (die Flächen an den Rettungsbootsenden können vernachlässigt werden).

Die Flächen A, B, C werden in Quadratmeter (oder Quadratfuß) durch die nacheinanderfolgende Anwendung der nachstehenden Formel auf jeden der drei Querschnitte als gegeben angenommen: —

$$\text{Fläche} = \frac{h}{12}(a + 4b + 2c + 4d + e)$$

Hierbei bezeichnet h die Bootstiefe in Meter (oder Fuß), gemessen innerhalb der Beplankung oder Beplattung vom Kiel bis zur oberen Kante des Schandeckels oder gegebenenfalls bis zu einer niedrigeren Höhe, wie nachfolgend bestimmt ist.

a, b, c, d, e bezeichnen die waagerechten Breiten des Rettungsbootes, gemessen in Meter (oder Fuß) an den beiden Endpunkten der Tiefe sowie an drei Punkten, die man durch Teilung der Tiefe h in vier gleiche Teile erhält (a und e bezeichnen die Breite an den Endpunkten und c die Breite in der Mitte von h).

(c) Überschreitet der Schandeckelsprung, gemessen an den zwei Punkten, die auf einem Viertel der Rettungsbootslänge von den Enden gelegen sind, 1 v.H. der Länge des Rettungsbootes, so ist die zur Berechnung der Querschnittflächen A oder C einzusetzende Tiefe als die um 1 v.H. der Rettungsbootslänge vermehrte Mittschiffstiefe anzusehen.

(d) Beträgt die Mittschiffstiefe des Rettungsbootes mehr als 45 v.H. der Breite, so ist die Tiefe bei der Berechnung des Mittelquerschnitts B mit 45 v.H. der Breite einzusetzen; die zur Berechnung der auf Viertellänge vorn und hinten gelegenen Querschnittflächen A und C einzusetzenden Tie-

A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent. of the length of the lifeboat, provided that in no case shall the depth employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

(e) If the depth of the lifeboat is greater than 4 feet (or 122 centimetres) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 4 feet (or 122 centimetres) to the actual depth, until the lifeboat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing lifejackets.

(f) Each Administration shall impose, by suitable formulæ, a limit for the number of persons allowed in lifeboats with very fine ends and in lifeboats very full in form.

(g) Each Administration may assign to a lifeboat, capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:—

Length.— From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square-sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth.— From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth.— Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent. of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the lifeboat shall be determined by exact measurement.

(h) The cubic capacity of a motor boat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the radiotelegraph installation and the searchlight with their accessories.

Regulation 7
Carrying Capacity of Lifeboats

(a) The number of persons which a lifeboat can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic feet by 10 (or in cubic metres by 0·283).

(b) This number shall be reduced when it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way that

transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent en augmentant le creux employé pour le calcul de la section B d'un centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

(e) Si le creux de l'embarcation de sauvetage est supérieur à 122 centimètres (4 pieds), le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre doit être réduit dans la proportion de cette limite au creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

(f) Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations de sauvetage à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

(g) Chaque Administration peut attribuer à une embarcation de sauvetage une capacité égale au produit par 0,6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:—

Longueur: hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur: hors bordé, au fort de la section milieu;

Creux: au milieu, à l'interieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du platbord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

Dans tous les cas, l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

(h) La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

Règle 7
Capacité de Transport des Embarcations de Sauvetage

(a) Le nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est appelée à recevoir est égal au plus grand nombre entier obtenu en divisant sa capacité en mètres cubes par 0,283, ou sa capacité en pieds cubes par 10.

(b) Ce nombre doit être réduit quand il est plus grand que le nombre de personnes pour lesquelles des places assises ont été prévues. Ce dernier nombre doit être déterminé de telle façon

fen werden durch Vergrößerung der letzteren Zahl um 1 v. H. der Länge des Rettungsbootes gewonnen, mit der Maßgabe, daß die in die Berechnung eingesetzten Tiefen die wirklichen Tiefen an diesen Punkten nicht überschreiten dürfen.

(e) Beträgt die Tiefe des Rettungsbootes mehr als 122 Zentimeter(oder 4 Fuß), so ist die durch Anwendung dieser Regel ermittelte Personenzahl im Verhältnis von 122 Zentimeter (oder 4 Fuß) zur wirklichen Tiefe zu vermindern bis das Rettungsboot auf dem Wasser mit der vollen Anzahl der mit Rettungsgürteln versehenen Personen an Bord mit befriedigendem Ergebnis erprobt worden ist.

(f) Jede Verwaltung hat durch entsprechende Formeln eine Beschränkung der Personenzahl in sehr scharf geschnittenen Rettungsbooten sowie in solchen mit sehr vollen Formen festzusetzen.

(g) Jede Verwaltung kann für ein Rettungsboot einen Raumgehalt bestimmen, der dem mit 0,6 multiplizierten Produkt seiner Länge, Breite und Tiefe gleich ist, wenn ersichtlich ist, daß diese Formel zu keinem größeren als dem nach der vorstehenden Methode errechneten Raumgehalt führt. Die Größenabmessungen sind alsdann in folgender Weise zu ermitteln: —

Länge: Zwischen dem Schnittpunkt der Außenfläche der Beplankung und dem Vorsteven und der entsprechenden Stelle am Achtersteven, für den Fall eines Bootes mit Spiegelheck bis zur Außenfläche des Spiegels.

Breite: Zwischen den Außenflächen der Beplankung an der breitesten Stelle des Bootes.

Tiefe: In der Bootsmitte innerhalb der Beplankung vom Kiel bis zur Höhe des Schandeckels. Die zur Berechnung des Raumgehalts einzusetzende Tiefe darf jedoch keinesfalls 45 v.H. der Breite übersteigen.

Der Reeder kann in jedem Fall verlangen, das der Raumgehalt des Rettungsbootes durch genaue Messung festgestellt wird.

(h) Der Raumgehalt eines Motorbootes ist sein Bruttoraumgehalt abzüglich des von der Motoranlage nebst Zubehör und, falls vorhanden, von der Telegraphiefunk- und Scheinwerferanlage nebst Zubehör eingenommenen Raumes.

Regel 7
Fassungsvermögen der Rettungsboote

(a) Die Anzahl der Personen, die ein Rettungsboot aufnehmen kann, ist gleich der größten ganzen Zahl, die man dadurch erhält, daß man den Raumgehalt in Kubikmeter durch 0,283 oder den Raumgehalt in Kubikfuß durch 10 teilt.

(b) Diese Zahl muß vermindert werden, wenn sie größer ist als die Anzahl der Personen, für die angemessene Sitzplätze vorhanden sind. Diese letztere Zahl ist derart zu bestimmen, daß

the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars.

(c) In the test for determining the number of persons which a lifeboat can accommodate each person shall be assumed to be an adult person wearing a lifejacket.

que les personnes, une fois assises, ne gênent en aucune façon l'usage des avirons.

(c) Dans l'essai pour la détermination du nombre de personnes qu'une embarcation est apte à recevoir, il doit être supposé que chacune des personnes est une personne adulte, portant une brassière de sauvetage.

keine Person beim Sitzen in irgendeiner Weise die Handhabung der Riemen stört.

(c) Bei der Probe zur Feststellung der für ein Rettungsboot zulässigen Personenzahl ist anzunehmen, daß jede Person erwachsen und mit einem Rettungsgürtel versehen ist.

Regulation 8

Proportion of Motor Lifeboats and Other Mechanically Propelled Lifeboats to be Carried

(a) Where the number of lifeboats required to be carried in a ship is 20 or more, two shall be motor lifeboats of Class A complying with the requirements of Regulation 9.

(b) Where the number of lifeboats to be carried in a ship is more than 13 but less than 20, one shall be a motor lifeboat of Class A and a second shall be a motor lifeboat of Class A or Class B complying with the requirements of Regulation 9 or an approved mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

(c) All passenger ships not provided under the foregoing provisions with a motor lifeboat shall carry a motor lifeboat of either Class A or Class B, complying with the requirements of Regulation 9 or an approved mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

(a) All cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards shall carry a motor lifeboat of Class A or Class B complying with the requirements of Regulation 9 or a mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

Règle 8

Nombre réglementaire des Embarcations de Sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique

(a) Quand le nombre des embarcations de sauvetage qu'il est prescrit d'avoir à bord d'un navire à passagers est 20 ou plus, deux d'entre elles doivent être des embarcations à moteur de la Classe A, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9.

(b) Quand le nombre d'embarcations de sauvetage qu'il est prescrit d'avoir à bord d'un navire à passagers est supérieur à 13, mais inférieur à 20, une des embarcations de sauvetage doit être une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A et une seconde doit être une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A ou de la Classe B, satisfaisant dans les deux cas aux prescriptions de la Règle 9, ou une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

(c) Tous les navires à passagers qui ne sont pas équipés d'embarcations de sauvetage à moteur, conformément aux prescriptions ci-dessus, doivent être équipés d'une embarcation de sauvetage de la Classe A ou B, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9, ou d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

(d) Tous les navires de charge de 1600 tonneaux de jauge brute et au-dessus doivent avoir à bord, soit une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A ou B, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9, soit une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

Regel 8

Vorgeschriebene Anzahl der mitzuführenden Motorrettungsboote und anderer mechanisch angetriebener Rettungsboote

(a) Beträgt die Anzahl der an Bord eines Schiffes mitzuführenden Rettungsboote 20 oder mehr, so müssen zwei von ihnen Motorrettungsboote der Klasse A sein, die den Anforderungen der Regel 9 entsprechen.

(b) Beträgt die Anzahl der an Bord eines Schiffes mitzuführenden Rettungsboote mehr als 13 jedoch weniger als 20, so muß eines von ihnen ein Motorrettungsboot der Klasse A und ein weiteres ein Motorrettungsboot der Klasse A oder der Klasse B sein, die beide den Vorschriften der Regel 9 entsprechen, oder ein zugelassenes mechanisch angetriebenes Rettungsboot, das den Vorschriften der Regel 10 entspricht.

(c) Alle Fahrgastschiffe, die nicht gemäß vorstehenden Bestimmungen mit einem Motorrettungsboot ausgerüstet sind, müssen ein Motorrettungsboot der Klasse A oder der Klasse B, die beide den Vorschriften der Regel 9 entsprechen, oder ein zugelassenes, mechanisch angetriebenes Rettungsboot, das den Vorschriften der Regel 10 entspricht, mitführen.

(d) Alle Frachtschiffe von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr müssen ein Motorrettungsboot der Klasse A oder der Klasse B, das den Vorschriften der Regel 9 entspricht, oder ein mechanisch angetriebenes Rettungsboot, das den Vorschriften der Regel 10 entspricht, mitführen.

Regulation 9

Specification of Motor Lifeboat

(a) Class A

A motor lifeboat of Class A shall comply with the following conditions:-

(i) It shall be fitted with an approved type of compression ignition engine and be provided with fuel sufficient for 24 hours continuous operation, and kept so as to be at all times ready for use.

(ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.

Règle 9

Specification des Embarcations de Sauvetage à moteur

(a) Classe A

Une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A doit remplir les conditions suivantes:—

(i) Elle doit être équipée avec un type approuvé de moteur à combustion interne; elle doit porter un approvisionnement de combustible suffisant pour 24 heures de marche continue et être maintenue constamment en état de marche.

(ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés, pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables; des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.

Regel 9

Besondere Merkmale der Motorrettungsboote

(a) Klasse A

Ein Motorrettungsboot der Klasse A muß folgenden Bedingungen entsprechen: —

(i) Es muß mit einem zugelassenen Typ eines Verbrennungsmotors ausgerüstet und mit einem Brennstoffvorrat versehen sein, der für eine 24stündige Dauerfahrt ausreicht, außerdem ist es jederzeit betriebsklar zu halten.

(ii) Der Motor mit Zubehör muß zweckentsprechend umschlossen sein, so daß die Betriebsfähigkeit auch unter ungünstigen Wetterverhältnissen gewährleistet ist. Ein Rückwärtsgang muß vorgesehen sein.

(iii) The speed ahead shall be at least six knots in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment.

(b) Class B

A motor lifeboat of Class B shall comply with the following conditions:—

(i) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.

(ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.

(iii) The speed ahead shall be at least four knots in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment.

(c) The volume of the internal buoyancy appliances of a motor lifeboat shall be at least equal to that of the buoyancy appliances which would be required under these Regulations if the boat were not a motor lifeboat, and shall be increased above that volume, if, and to the extent that such increase is necessary to compensate for the difference between:—

(i) the weight of the engine and its accessories, and, if fitted, the searchlight and the radiotelegraph installation and their accessories, and

(ii) the weight of the additional persons which the lifeboat could accommodate if the motor and its accessories, and, if fitted, the searchlight and the radiotelegraph installation and their accessories, were removed.

(d) Where a Class A motor lifeboat is carried voluntarily in place of a Class B motor lifeboat, or other type of approved mechanically propelled lifeboat, in excess of the numbers required, the requirements of paragraph (b) (i) of this Regulation in regard to fuel shall apply.

Regulation 10

Specification of a Mechanically Propelled Lifeboat other than a Motor Lifeboat

A mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall comply with the following conditions:—

(a) The propelling gear shall be of an approved type and shall have sufficient power to enable the lifeboat to be readily cleared from the ship's side when launched and to be able to hold course under adverse weather conditions. If the gear is manually operated it shall be capable of being worked by persons untrained in its

(iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 6 nœuds, en eau calme, avec son chargement complet en personnes, en combustible et en armement.

(b) Classe B

Une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe B, doit remplir les conditions suivantes:—

(i) Elle doit porter un approvisionnement convenable de combustible et être maintenue constamment en état de marche

(ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés afin d'en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.

(iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 4 nœuds en eau calme, avec un chargement complet de personnes, de combustible et de son armement.

(c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à moteur doit être au moins égal à celui des flotteurs qui seraient prescrits d'après les prensentes Règles si l'embarcation n'était pas une embarcation de sauvetage à moteur, et il doit être augmenté s'il y a lieu et dans la mesure nécessaire pour compenser la différence entre:—

(i) le poids du moteur, de ses accessoires, et, le cas échéant, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accesoires; et

(ii) le poids de personnes supplémentaires que l'embarcation de sauvetage pourrait recevoir, si le moteur, ses accessoires, et, le cas échéant, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires étaient enlevés.

(d) Lorsqu'une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A est mise à bord, volontairement, au lieu d'une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe B ou d'un autre type d'embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé, en plus du nombre requis, les stipulations du paragraphe (b) (i) de la présente Règle doivent être appliquées en ce qui concerne le combustible.

Règle 10

Spécification des Embarcations de sauvetage à propulsion mécanique autres que les Embarcations de Sauvetage à moteur

Une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique qui n'est pas à moteur, doit satisfaire aux conditions suivantes:—

(a) Le dispositif de propulsion doit être d'un type approuvé et doit avoir une puissance suffisante pour permettre à l'embarcation de sauvetage de s'éloigner promptement du navire lors de la mise à l'eau, ainsi que de maintenir la direction de la marche dans des conditions de temps défavorables. Si le dispositif de pro-

(iii) Die Vorausgeschwindigkeit muß mindestens sechs Knoten in ruhigem Wasser bei voller Belegung und Ausrüstung betragen.

(b) Klasse B

Ein Motorrettungsboot der Klasse B muß folgenden Bedingungen entsprechen: —

(i) Es muß ausreichend mit Brennstoff versehen und jederzeit betriebsklar sein.

(ii) Der Motor mit Zubehör muß zweckentsprechend umschlossen sein, so daß die Betriebsfähigkeit auch unter ungünstigen Wetterverhältnissen gewährleistet ist. Ein Rückwärtsgang muß vorgesehen sein.

(iii) Die Vorausgeschwindigkeit muß mindestens vier Knoten in ruhigem Wasser bei voller Belegung und Ausrüstung betragen.

(c) Der Rauminhalt der inneren Schwimmvorrichtungen eines Motorrettungsbootes muß mindestens gleich dem der Schwimmvorrichtungen sein, die nach diesen Regeln vorgeschrieben sein würden, wenn das Boot kein Motorrettungsboot wäre. Erforderlichenfalls ist der Rauminhalt entsprechend zu vergrößern, um den Unterschied auszugleichen zwischen

(i) dem Gewicht des Motors nebst Zubehör sowie, falls vorhanden, der Scheinwerfer- und Telegraphiefunkanlage nebst Zubehör, und

(ii) dem Gewicht der Personen, die an Stelle des Motors nebst Zubehör sowie, falls vorhanden, der Scheinwerfer- und Telegraphiefunkanlage nebst Zubehör im Rettungsboot sonst noch Raum haben würden.

(d) Wird ein Motorrettungsboot der Klasse A über die geforderte Anzahl hinaus freiwillig an Stelle eines Motorrettungsbootes der Klasse B oder eines anderen mechanisch angetriebenen Rettungsbootes eines zugelassenen Typs mitgeführt, so haben bezüglich des Brennstoffs die Bestimmungen des Absatzes (b) (i) dieser Regel zu gelten.

Regel 10

Besondere Merkmale eines mechanisch angetriebenen Rettungsbootes, das kein Motorrettungsboot ist

Ein mechanisch angetriebenes Rettungsboot, das kein Motorrettungsboot ist, muß folgende Bedingungen erfüllen:—

(a) Die Antriebsanlage muß von einem zugelassenen Typ sein; ihre Leistung muß ausreichen, um dem Rettungsboot ein rasches Freikommen vom Schiff zu ermöglichen, sobald es zu Wasser gelassen ist, und um auch unter ungünstigen Wetterverhältnissen Kurs halten zu können. Wird eine Antriebsanlage mit Handbetrieb ver-

use and shall be capable of being operated when the lifeboat is flooded.

(b) Provision shall be made for going astern.

(c) The volume of the internal bouyancy of a mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall be increased to compensate for the weight of the propelling gear.

Regulation 11

Equipment of Lifeboats

(a) The normal equipment of every lifeboat shall consist of:—

(i) a single banked complement of oars, two spare oars, and a steering oar; one set and a half of thole pins or crutches, attached to the lifeboat by lanyard or chain; a boat hook;

(ii) two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted) attached to the lifeboat by lanyards or chains; a baler, and two buckets of approved material;

(iii) a rudder attached to the lifeboat and a tiller;

(iv) two hatchets, one at each end of the lifeboat;

(v) a lamp, with oil sufficient for 12 hours; two boxes of suitable matches in a water-tight container;

(vi) a mast or masts, with galvanised wire stays together with sails (coloured orange);

(vii) an efficient compass in binnacle, to be luminised or fitted with suitable means of illumination;

(viii) a life-line becketed round the outside of the lifeboat;

(ix) a sea-anchor of approved size;

(x) two painters of sufficient length. One shall be secured to the forward end of the lifeboat with strop and toggle so that it can be released, and the other shall be firmly secured to the stem of the lifeboat and be ready for use;

(xi) a vessel containing one gallon (or four and half litres) of vegetable, fish or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor;

pulsion a une commande à main, il doit être tel qu'il puisse être manœuvrable par des personnes inexpérimentées, et il doit également pouvoir être manœuvré quand l'embarcation de sauvetage est pleine d'eau.

(b) Des dispositions seront prises pour la marche arrière.

(c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique, autre qu'une embarcation de sauvetage à moteur, doit être augmenté pour compenser le poids du dispositif de propulsion.

Règle 11

Armement des Embarcations de Sauvetage

(a) L'armement normal de chaque embarcation de sauvetage sera le suivant : —

(i) un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets, attachés à l'embarcation par une aiguillette ou chaîne; une gaffe;

(ii) deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables), attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou chaînes; une écope et deux seaux faits d'une matière approuvée;

(iii) un gouvernail attaché à l'embarcation par une aiguillette, et une barre franche;

(iv) deux hachettes, une à chaque bout de l'embarcation;

(v) un fanal avec de l'huile pour 12 heures d'éclairage, deux boîtes d'allumettes appropriées dans un récipient étanche à l'eau;

(vi) un mât, ou des mâts, avec des étais en fil d'acier galvanisé et des voiles de couleur orange;

(vii) un compas efficace enfermé dans un habitacle qui sera lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;

(viii) une filière en guirlande extérieure à l'embarcation;

(ix) une ancre flottante de dimension approuvée;

(x) deux bosses de longueur suffisante: une d'elles sera tenue à l'extrême avant au moyen d'une estrope et d'un cabillot de manière à ce qu'elle puisse être larguée, et l'autre sera frappée solidement à l'étrave et prête à servir;

(xi) un recipient contenant quatre litres et demi (ou un gallon anglais) d'huile végétale, de poisson, ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;

wendet, so muß diese derart sein, daß sie auch von ungeübten Personen bedient werden kann. Sie muß auch dann noch betätigt werden können, wenn das Rettungsboot vollgeschlagen ist.

(b) Ein Rückwärtsgang muß vorgesehen sein.

(c) Der Rauminhalt der inneren Schwimmvorrichtungen eines mechanisch angetriebenen Rettungsbootes, das kein Motorrettungsboot ist, ist zu vergrößern, um das Gewicht der Antriebsanlage auszugleichen.

Regel 11

Ausrüstung der Rettungsboote

(a) Die normale Ausrüstung eines Rettungsbootes hat zu umfassen

(i) einen vollständigen Satz Riemen für jede Ruderbank, zwei Reserveriemen und einen Steuerriemen; eineinhalb Satz Dollen oder Rudergabeln, die im Rettungsboot durch Bändsel oder Ketten befestigt sind; einen Bootshaken;

(ii) zwei Pflöcke für jedes Wasserablaßloch (nicht erforderlich, wenn geeignete selbsttätige Ventile vorhanden sind), die durch Bändsel oder Ketten im Rettungsboot befestigt sind; ein Ösfaß und zwei Eimer aus zugelassenem Material;

(iii) ein am Rettungsboot befestigtes Ruder mit Pinne;

(iv) zwei Kappbeile, je eins an jedem Bootsende;

(v) eine Laterne mit Öl für eine Brenndauer von 12 Stunden; zwei Schachteln geeigneter Zündhölzer in einem wasserdichten Behälter;

(vi) einen oder mehrere Masten mit verzinkten Drahtstagen und orangefarbigen Segeln;

(vii) einen zuverlässigen Kompaß in einer Kompaßhaube, selbstleuchtend oder mit geeigneten Beleuchtungsmitteln versehen;

(viii) eine außen um das Rettungsboot laufende Sicherheitsleine;

(ix) einen Treibanker von zugelassener Größe;

(x) zwei Fangleinen von ausreichender Länge. Eine von ihnen soll am vorderen Ende des Rettungsbootes durch Stropp und Knebel so befestigt sein, daß sie losgeworfen werden kann, die andere soll fest und gebrauchsfertig am Vorsteven angebracht sein;

(xi) einen Behälter mit viereinhalb Liter (oder eine englische Gallone) pflanzlichen, Fisch- oder tierischen Öls. Der Behälter muß zur leichten Verteilung des Öls auf dem Wasser geeignet und so eingerichtet sein, daß er am Treibanker angebracht werden kann;

(xii) an air-tight receptacle containing two pounds (or one kilogramme) of provisions for each person;

(xiii) one pound (or half a kilogramme) of condensed milk or its equivalent for each person;

(xiv) water-tight receptacles containing three quarts (or three litres) of fresh water for each person; a dipper with lanyard;

(xv) two parachute signals of approved type capable of giving a bright red light at a high altitude; six hand flares of an approved type giving a bright red light;

(xvi) two buoyant smoke signals of an approved type (for day-time use) capable of giving off a volume of orange-coloured smoke;

(xvii) approved means to enable persons to cling to the boat should it be upturned, in the form of bilge keels or keel rails, together with grab lines secured from gunwale to gunwale under the keel, or other approved arrangements;

(xviii) an approved first aid outfit in a watertight case;

(xix) an electric torch suitable for morse-signalling together with two spare batteries and two spare bulbs;

(xx) a daylight-signalling mirror of an approved type;

(xxi) a jack-knife fitted with a tin opener to be kept attached to the boat with a lanyard;

(xxii) two light buoyant heaving lines;

(xxiii) a manual pump of an approved type; and

(xxiv) a suitable locker for stowage of small items of equipment.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration concerned the items specified in subparagraphs (vi), (xii), (xiii), (xx) and (xxi) of paragraph (a) of this Regulation are unnecessary, the Administration may allow them to be dispensed with.

(c) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation, motor lifeboats or other approved mechanically propelled lifeboats need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars but they shall carry two boat hooks.

(d) All lifeboats certified to carry more than 60 persons shall be fitted

(xii) un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison de deux livres anglaises (906 gr.) de vivres par personne;

(xiii) une livre anglaise (453 grammes) de lait condensé par personne, ou son équivalent;

(xiv) un réceptacle étanche à l'eau contenant trois quarts anglais (équivalent à trois litres) d'eau douce par personne; un gobelet fixé par une aiguillette;

(xv) deux signaux parachutes d'un type approuvé, capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude; six feux à main d'un type approuvé donnant une lumière rouge brillante;

(xvi) deux signaux fumigènes flottants d'un type approuvé (pour emploi durant le jour) capables de produire une quantité de fumée de couleur orange;

(xvii) des dispositifs d'un type approuvé, permettant aux personnes de s'accrocher à l'embarcation si elle se retourne, sous la forme de quilles de roulis, de tringles, de quilles, ainsi que des filières de platbord à plat-bord en passant sous la quille de l'embarcation, ou tout autre dispositif approuvé;

(xviii) un coffre étanche de médicaments de première urgence, d'un type approuvé;

(xix) une lampe électrique capable d'être utilisée pour des signaux morses; deux batteries de réserve, deux ampoules de réserve;

(xx) un miroir de signalisation d'un type approuvé pour être utilisé durant le jour;

(xxi) un couteau de poche avec un ouvre-boîte attaché à l'embarcation par une aiguillette;

(xxii) deux halins légers flottants;

(xxiii) une pompe à main d'un type approuvé;

(xxiv) un coffre convenable pour recevoir le petit-matériel d'armement.

(b) Dans de cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que dans l'opinion de l'Administration intéressée, les articles spécifiés dans les alinéas (vi), (xii), (xiii), (xx), (xxi) du paragraphe (a) de la présente Règle sont considérés comme superflus, l'Administration peut en permettre la dispense.

(c) Malgré les dispositions du paragraphe (a) de la présente Règle, les embarcations de sauvetage à moteur ou toutes autres embarcations de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé ne sont pas tenues de porter un mât ou des voiles, ou plus de la moité de l'armement en avirons, mais elles doivent porter deux gaffes.

(d) Toutes les embarcations de sauvetage admises à transporter plus de

(xii) einen luftdicht verschlossenen Behälter mit 906 Gramm (oder zwei englische Pfund) Lebensmittel für jede Person;

(xiii) 453 Gramm (oder ein englisches Pfund) kondensierte Milch oder gleichwertigen Ersatz für jede Person;

(xiv) wasserdichte Behälter mit drei Liter (oder drei Quarts) Trinkwasser für jede Person; einen Trinkbecher mit Leine;

(xv) zwei Fallschirmsignale eines zugelassenen Typs, die ein helles, rotes Licht in großer Höhe erzeugen können; sechs Handfackeln eines zugelassenen Typs, die ein helles rotes Licht abgeben;

(xvi) zwei schwimmfähige Rauchsignale eines zugelassenen Typs (für Taggebrauch), die eine bestimmte Menge orangefarbigen Rauch erzeugen können;

(xvii) zugelassene Einrichtungen die es den Personen ermöglichen, sich am gekenterten Boot festzuhalten, in Form von Schlingerkielen oder Kielleisten sowie von Greifleinen, die unter dem Kiel hindurch von Schandeckel zu Schandeckel laufen oder andere zugelassene Vorrichtungen;

(xviii) eine zugelassene Ausrüstung für erste Hilfeleistung in einem wasserdichten Behälter;

(xix) eine elektrische Taschenlampe, die sich zum Morsen eignet, mit zwei Reservebatterien und zwei Reserveglühbirnen;

(xx) einen Tagsignalspiegel eines zugelassenen Typs;

(xxi) ein mit einem Dosenöffner versehenes Klappmesser, das durch eine Leine im Boot zu befestigen ist;

(xxii) zwei leichte schwimmfähige Wurfleinen;

(xxiii) eine Handpumpe eines zugelassenen Typs;

(xxiv) einen zur Unterbringung aller kleinen Ausrüstungsgegenstände geeigneten Behälter.

(b) Bei Schiffen auf einer Fahrt von solcher Dauer, daß nach Ansicht der betreffenden Verwaltung die in Absatz (a) (vi), (xii), (xiii), (xx) und (xxi) dieser Regel im einzelnen aufgeführten Gegenstände als überflüssig anzusehen sind, kann die Verwaltung auf deren Mitführung verzichten.

(c) Ohne Rücksicht auf die Bestimmungen des Absatzes (a) dieser Regel brauchen Motorrettungsboote oder andere zugelassene, mechanisch angetriebene Rettungsboote keine Masten und Segel mitzuführen. Sie brauchen auch nicht mehr als die Hälfte der Ausrüstung an Riemen zu haben. Dagegen müssen zwei Bootshaken vorhanden sein.

(d) Alle zur Beförderung von mehr als 60 Personen zugelassenen Ret-

with suitable means to enable persons in the water to climb into the lifeboat.

Regulation 12

Security of Lifeboat Equipment

All items of lifeboat equipment not kept in the lockers, with the exception of the boat hook which shall be kept free for fending off purposes, shall be suitably secured within the lifeboat. The lashing shall be carried out in such a manner as to ensure the security of the equipment and so as not to interfere with the lifting hooks or to prevent ready loading of, or impede ready entry into, the lifeboat.

Regulation 13

Lifeboat Portable Radio Apparatus

(a) Ships carrying less than 20 lifeboats shall be provided with an approved portable radiotelegraph apparatus complying with the requirements set out in Regulation 14 of Chapter IV. All this equipment shall be kept together in the chart room or other suitable place ready to be moved to one or other of the lifeboats in the event of an emergency.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that, in the opinion of the Administration, lifeboat portable radio apparatus is unnecessary, the Administration may allow such equipment to be dispensed with.

Regulation 14

Embarkation into the Lifeboats

Suitable arrangements shall be made for embarkation into the lifeboats, which shall include:—

(a) a suitable ladder at each set of davits, to afford access to the lifeboats when waterborne;

(b) suitable means for illuminating the launching gear and lifeboats during the process of launching;

(c) suitable arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned, and

(d) suitable means situated outside the engine room whereby any discharge of water into the lifeboats can be prevented.

Regulation 15

Marking of Lifeboats and Buoyant Apparatus

(a) The dimensions of a lifeboat and the number of persons which it is authorised to carry shall be marked on it in clear permanent characters. The name of the ship to which the lifeboat belongs shall be painted on the bows.

60 personnes doivent être munies de dispositifs convenables pour permettre à une personne se trouvant dans l'eau de se hisser dans l'embarcation de sauvetage.

Règle 12

Maintien en bon ordre de l'Armement des Embarcations de Sauvetage

Tout le matériel d'armement des embarcations de sauvetage qui n'est pas enfermé dans des caissons doit être convenablement saisi dans l'embarcation, à l'exception de la gaffe qui sera gardée claire pour déborder l'embarcation. Les saisines doivent être disposées de manière à assurer le maintien du matériel, sans engager les crocs de hissage, ni empêcher le rapide chargement ou l'accès immédiat dans les embarcations.

Règle 13

Appareil portatif de Radio pour Embarcation de Sauvetage

(a) Les navires ayant moins de 20 embarcations doivent être munis d'un appareil portatif de radio d'un type approuvé et satisfaisant aux prescriptions de la Règle 14 du Chapitre IV. Tout cet équipement doit être conservé dans la chambre des cartes ou dans tout autre lieu convenable, et prêt à être transporté dans n'importe laquelle des embarcations en cas d'urgence.

(b) Dans de cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que, dans l'opinion de l'Administration, un appareil portatif de radio serait superflu, l'Administration peut en accorder la dispense.

Règle 14

Accès aux Embarcations

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès aux embarcations. Ces dispositions comprennent:—

(a) une échelle appropriée, correspondant à chaque jeu de bossoirs, pour permettre l'accès aux embarcations lorsqu'elles sont à l'eau;

(b) des dispositifs appropriés pour éclairer les appareils de mise à l'eau et les embarcations, lors de la mise à l'eau;

(c) des dispositions appropriées pour avertir les passagers et l'equipage que le navire est sur le point d'être abandonné; et

(d) des dispositifs appropriés situés en dehors de la chambre des machines, permettant d'arrêter toute décharge d'eau dans les embarcations.

Règle 15

Inscriptions sur les Embarcations de Sauvetage et les Engins flottants

(a) Les dimensions de l'embarcation de sauvetage, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir, doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire. Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient doit être peint sur l'avant et les deux bords.

tungsboote müssen mit geeigneten Mitteln ausgestattet sein, die es den im Wasser befindlichen Personen ermöglichen, in das Rettungsboot hineinzuklettern.

Regel 12

Sichere Unterbringung der Rettungsbootsausrüstung

Alle nicht in Behältern mitgeführten Ausrüstungsgegenstände der Rettungsboote müssen, mit Ausnahme des Bootshakens, der zum Freihalten des Bootes klar zu halten ist, in geeigneter Weise sicher im Rettungsboot befestigt sein. Die Befestigungen müssen so angebracht sein, daß die sichere Unterbringung der Ausrüstung gewährleistet ist und daß keine Behinderung in der Benutzung der Heißhaken sowie bei einer raschen Beladung oder Einbootung eintritt.

Regel 13

Tragbares Funkgerät für Rettungsboote

(a) Schiffe, die weniger als 20 Rettungsboote mitführen, müssen mit einem zugelassenen tragbaren Telegraphiefunkgerät ausgerüstet sein, das den in Regel 14 des Kapitels IV niedergelegten Vorschriften entspricht. Die gesamte Ausrüstung ist geschlossen im Kartenhaus oder an einem anderen geeigneten Ort aufzubewahren und muß in einem Notfall klar zur sofortigen Übernahme in irgendeines der Rettungsboote sein.

(b) Sind Schiffe auf Fahrten von solcher Dauer eingesetzt, daß nach Ansicht der Verwaltung das Mitführen eines tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote überflüssig erscheint, kann die Verwaltung auf diese Ausrüstung verzichten.

Regel 14

Einbootung in die Rettungsboote

Für die Einbootung in die Rettungsboote sind zweckmäßige Einrichtungen zu treffen, die folgendes umfassen müssen:—

(a) Eine geeignete Leiter bei jedem Davitpaar, um das Einbooten in zu Wasser gelassene Rettungsboote zu ermöglichen;

(b) geeignete Beleuchtungsmittel für die Aussetzvorrichtung und für die Rettungsboote während ihres Zuwasserlassens;

(c) geeignete Alarmvorrichtungen, die den Fahrgästen und der Besatzung anzeigen, daß das Schiff verlasse . werden soll, und

(d) geeignete Vorrichtungen, die sich außerhalb des Maschinenraumes befinden müssen, durch die jeder Wasserausfluß in die Rettungsboote verhindert werden kann.

Regel 15

Kennzeichen an den Rettungsbooten und Rettungsgeräten

(a) Die Abmessungen eines Rettungsbootes sowie die Anzahl der Personen, die es aufnehmen darf, sind an dem Boot leicht lesbar und dauerhaft anzubringen. Der Name des Schiffes, zu dem das Rettungsboot gehört, muß am Bug des Bootes auf beiden Seiten in Farbe angebracht sein.

(b) Buoyant apparatus (and life rafts carried in lieu of buoyant apparatus) shall be marked with the number of persons in the same manner.

(c) No lifeboat or buoyant apparatus shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

Regulation 16
Specification of a Lifebuoy

(a) A lifebuoy shall satisfy the following requirements: —

(i) It shall be of solid cork ar any other equivalent material;

(ii) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 32 pounds (or 14·5 kilogrammes) of iron.

Lifebuoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

(b) Lifebuoys shall be fitted with beckets securely seized. At least one lifebuoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 15 fathoms (or 27·5 metres) in length. Not less than one-half of the total number of lifebuoys, and in no case less than six shall be provided with efficent self-igniting lights which cannot be extinguished by water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

(c) All lifebuoys shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board.

(d) Lifebuoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

Regulation 17
Lifejackets

(a) Ships shall carry for every person on board a lifejacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these lifejackets can be adapted for use by children, a sufficient number of lifejackets suitable for children.

(b) A lifejacket shall not be approved by an Administration unless it satisfies the following requirements:—

(i) it shall be constructed with proper workmanship and materials;

(b) On inscrira de la même manière le nombre de personnes sur les engins flottants (et les radeaux transportés au lieu des engins flottants).

(c) On ne doit pas inscrire sur une embarcation de sauvetage ou sur un engin flottant un nombre de personnes plus grand que celui qui est obtenu en application des présentes Règles.

Règle 16
Caractéristique des Bouées de Sauvetage

(a) Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:—

(i) être soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;

(ii) être capable de soutenir, en eau douce, pendant 24 heures un poids de fer d'au moins 14 kgs, 5 (32 livres anglaises).

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

(b) Les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27 m, 50 (ou 15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les appareils lumineux correspondants doivent être automatiques, efficaces et ne doivent pas s'éteindre par l'effet de l'eau; ils doivent être disposés au voisinage de leurs bouées avec les organes de fixation nécessaires.

(c) Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées.

(d) Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente

Règle 17
Brassières de Sauvetage

(a) Les navires doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'Administration, et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants, à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

(b) Une brassière de sauvetage ne doit pas être approuvée par l'Administration à moins de remplir les conditions suivantes:—

(i) être de matière et de construction approriées;

(b) An den Rettungsgeräten (und an den Rettungsflößen, die anstelle von Rettungsgeräten mitgeführt werden) ist die Bezeichnung der Personenzahl in gleicher Weise anzubringen.

(c) Kein Rettungsboot oder Rettungsgerät darf für eine größere Personenzahl gekennzeichnet sein, als durch die in diesen Regeln vorgeschriebene Art ermittelt ist.

Regel 16
Besondere Merkmale eines Rettungsringes

(a) Ein Rettungsring muß folgenden Vorschriften entsprechen:—

(i) Er muß aus massivem Kork oder gleichwertigem Material bestehen;

(ii) er muß in Frischwasser ein Eisengewicht von mindestens 14,5 Kilogramm (oder 32 englische Pfund) 24 Stunden lang tragen können.

Rettungsringe, deren Füllung aus Binsen, Korkspänen, Korkgrus oder einem anderen losen Grusmaterial besteht, sowie solche, deren Schwimmfähigkeit auf aufzublasenden Luftabteilungen beruht, sind verboten.

(b) Die Rettungsringe müssen mit einer ringsherumlaufenden, fest angebrachten Sicherheitsleine versehen sein. Wenigstens ein Rettungsring auf jeder Schiffsseite muß mit einer mindestens 27,50 Meter (oder 15 Faden) langen Rettungsleine versehen sein. Mindestens die Hälfte aller Rettungsringe und auf keinen Fall weniger als sechs sind mit wirksamen selbstzündenden Lichtern zu versehen, die nicht durch Wasser verlöschen. Diese Lichter müssen in der Nähe der zugehörigen Rettungsringe angebracht sein und die zur Befestigung erforderlichen Vorrichtungen besitzen.

(c) Alle Rettungsringe müssen so verteilt und angebracht sein, daß sie allen Personen an Bord ohne weiteres zugänglich sind.

(d) Die Rettungsringe müssen jederzeit schnell losgeworfen werden können und dürfen keinerlei Vorrichtungen für eine ständige Befestigung haben.

Regel 17
Rettungsgürtel

(a) Die Schiffe müssen für jede an Bord befindliche Person einen von der Verwaltung zugelassenen Rettungsgürtel mitführen. Sind diese Rettungsgürtel für Kinder nicht brauchbar, so muß zusätzlich eine ausreichende Anzahl von geeigneten Rettungsgürteln für Kinder vorhanden sein.

(b) Kein Rettungsgürtel darf von einer Verwaltung zugelassen werden, der nicht folgenden Vorschriften entspricht:—

(i) Arbeitsausführung und Material müssen einwandfrei sein;

(ii) it shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 16·5 pounds (or 7·5 kilogrammes) of iron;
(iii) it shall be reversible;
(iv) it shall be capable of holding up the head of an unconscious person in the water.

Lifejackets, the buoyancy of which depends on air compartments, are prohibited.

(c) Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

Regulation 18

Line-Throwing Appliances

(a) Ships shall carry a line-throwing appliance of a type approved by the Administration.

(b) The appliance shall be capable of carrying a line not less than 250 yards (or 230 metres) with reasonable accuracy, and shall include not less than four projectiles and four lines.

Regulation 19

Ships' Distress Signals

Ships shall be provided, to the satisfaction of the Administration, with means of making effective distress signals by day and by night, including parachute signals capable of giving a bright red light at a high altitude.

Regulation 20

Muster List and Emergency Procedure

(a) Special duties to be undertaken in the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

(b) The muster list shall show all these special duties and shall indicate, in particular, the station to which each member must go, and the duties that he has to perform.

(c) Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up. Copies shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.

(d) The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connection with:—

(i) the closing of the watertight doors, valves and closing mechanisms of scuppers, ash shoots, &c.;
(ii) the equipping of the lifeboats, including the portable radio apparatus, and buoyant apparatus generally;
(iii) the launching of the lifeboats attached to davits;
(iv) the general preparation of the other boats, and buoyant apparatus;
(v) the muster of the passengers; and
(vi) the extinction of fire.

(e) The muster list shall assign to the members of the stewards' depart-

(ii) être capable de soutenir en eau douce pendant 24 heures un poids de fer de 7 kg. 5 (ou 16½ livres anglaises);
(iii) être reversible;
(iv) être capable de soutenir la tête d'une personne évanouie se trouvant dans l'eau.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

(c) Les brassières doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles; leur position doit être clairement indiquée.

Règle 18

Appareil Lance-amarre

(a) Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé par l'Administration.

(b) Cet appareil doit être capable de lancer avec une précision suffisante une ligne à une distance d'au moins 230 mètres (ou 250 yards) et doit comprendre au moins 4 fusées et 4 lignes.

Règle 19

Signaux de Détresse du Navire

Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'effectuer des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit, comprenant des signaux parachutes capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude.

Règle 20

Rôle d'Appel et Consignes en Cas d'Urgence

(a) Des fonctions spéciales à remplir en cas d'urgence doivent être assignées à chaque membre de l'équipage.

(b) Le rôle d'appe doit fixer ces fonctions spéciales et indiquer, en particulier, à quel poste chaque homme devra se rendre, ainsi que les fonctions qu'il aura à remplir.

(c) Le rôle d'appel doit être rédigé avant le départ du navire. Des copies en seront affichées dans diverses parties du navire, et en particulier dans les locaux de l'équipage.

(d) Le rôle d'appel doit fixer les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne:—

(i) la fermeture des portes étanches, des vannes, les dispositifs de fermeture des dalots, des escarbilleurs, etc.;
(ii) l'armement des embarcations de sauvetage, y compris l'appareil de radio portatif et des engins flottants en général;
(iii) la mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;
(iv) la préparation générale des embarcations et engins flottants;
(v) le rassemblement des passagers;
(vi) l'extinction de l'incendie.

(e) Le rôle d'appel doit fixer les devoirs respectifs des membres du per-

(ii) er muß in Frischwasser ein Eisengewicht von 7,5 Kilogramm (oder 16,5 englische Pfund) 24 Stunden lang tragen können;
(iii) er muß umkehrbar sein;
(iv) er muß den Kopf einer bewußtlosen Person über Wasser halten können.

Rettungsgürtel, deren Tragfähigkeit auf Luftabteilungen beruht, sind verboten.

(c) die Rettungsgürtel müssen an Bord so verteilt sein, daß sie ohne weiteres zugänglich sind. Ihre Aufbewahrungsstelle muß deutlich gekenntzeichnet sein.

Regel 18

Leinenwurfgeräte

(a) Jedes Schiff hat ein Leinenwurfgerät eines von der Verwaltung zugelassenen Typs mitzuführen.

(b) Dieses Gerät muß das Werfen einer Leine auf eine Entfernung von mindestens 230 Meter (oder 250 Yards) mit ausreichender Genauigkeit ermöglichen und soll über mindestens vier Geschosse und vier Leinen verfügen.

Regel 19

Schiffsnotsignale

Jedes Schiff muß mit Mitteln, die den Forderungen der Verwaltung entsprechen, ausgerüstet sein, um bei Tag und Nacht wirksame Notsignale abgeben zu können. Darunter müssen sich auch Fallschirmsignale befinden, die ein helles, rotes Licht in großer Höhe erzeugen können.

Regel 20

Sicherheitsrolle und Notmaßnahmen

(a) Jedem Besatzungsmitglied werden bestimmte Aufgaben zugeteilt, die bei einem Notfall auszuführen sind.

(b) In der Sicherheitsrolle müssen alle diese bestimmten Aufgaben aufgeführt sein. Sie muß insbesondere die Station, die jedes Besatzungsmitglied einzunehmen, sowie die Aufgaben bestimmen, die es zu erfüllen hat.

(c) Die Sicherheitsrolle ist vor Antritt der Reise aufzustellen. Abschriften sind an mehreren Stellen des Schiffes, insbesondere in den Räumen der Schiffsbesatzung, auszuhängen.

(d) In der Sicherheitsrolle müssen die folgenden Aufgaben der einzelnen Besatzungsmitglieder bestimmt sein:—

(i) Das Schließen der wasserdichten Türen, Ventile und Verschlußeinrichtungen der Speigatte, Ascheschütten usw.;
(ii) das Ausrüsten der Rettungsboote, einschließlich des tragbaren Funkgeräts, und der Rettungsgeräte im allgemeinen;
(iii) das Zuwasserlassen der in den Davits hängenden Rettungsboote;
(iv) die allgemeine Vorbereitung der anderen Boote und Rettungsgeräte;
(v) die Musterung der Fahrgäste;
(vi) das Löschen von Feuer.

(e) In der Sicherheitsrolle müssen die einzelnen Aufgaben bestimmt sein,

ment their several duties in relation to the passengers in time of emergency. These duties shall include:—

(i) warning the passengers;

(ii) seeing that they are dressed and have put on their lifejackets in a proper manner;

(iii) assembling the passengers at muster stations;

(iv) keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers; and

(v) seeing that a supply of blankets is taken to the lifeboats.

(f) The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

Regulation 21

Practice Musters and Drills

(a) (i) In passenger ships, musters of the crew for boat drill and fire drill shall take place weekly when practicable. In passenger ships in which the voyage exceeds one week, there shall be such a muster before the ship leaves the final port of departure.

(ii) In cargo ships, a muster of the crew for boat drill and fire drill shall take place at intervals of not more than one month.

(iii) The dates upon which musters are held shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration; and, if in any week (for passenger ships) or month (for cargo ships) a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

(b) In passenger ships, except those engaged on short international voyages, a muster of the passengers shall be held within twenty-four hours after leaving port.

(c) Different groups of lifeboats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform.

(d) The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the wistle or siren. This shall be supplemented on passenger ships, except those engaged in short international voyages, by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The

sonnel du Service Général envers les passagers en cas d'urgence. Ces devoirs comprennent:—

(i) avertir les passagers;

(ii) vérifier qu'ils sont habillés et qu'ils ont mis leurs brassières de sauvetage d'une manière convenable;

(iii) réunir les passagers aux postes de rassemblement;

(iv) maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et contrôler d'une manière générale les mouvements des passagers; et

(v) vérifier qu'un approvisionnement en couvertures a été placé dans les embarcations.

(f) Le rôle d'appel doit prévoir des signaux distincts pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations et d'incendie, et donner les caractéristiques de ces signaux.

Règle 21

Appels et Exercices

(a) (i) Sur les navires à passagers, l'appel de l'équipage pour les exercices relatifs aux embarcations et à l'incendie doivent avoir lieu une fois par semaine, quand cela est praticable. Sur les navires à passagers qui effectuent des voyages d'une longueur supérieure à une semaine, ces appels auront lieu avant que le navire ne quitte le dernier port de départ.

(ii) Sur les navires de charge, un appel de l'équipage pour les exercices d'embarcation et d'incendie doit avoir lieu à des intervalles ne dépassant pas un mois.

(iii) Les dates auxquelles ces appels ont lieu doivent être mentionnées à tel journal de bord qui pourra être prescrit par l'Administration et, si, pendant une semaine quelconque (pour les navires à passagers) ou un mois (pour les navires de charge), ces appels n'ont pas lieu, mention sera faite au journal de bord de la raison pour laquelle il a fallu s'en dispenser.

(b) Sur les navires à passagers, sauf sur ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, un appel des passagers doit avoir lieu dans les 24 heures qui suivent le départ.

(c) Divers groupes d'embarcations de sauvetage doivent être utilisées à tour de rôle au cours des exercices successifs d'embarcations. Les exercices et les inspections doivent être effectués de façon à ce que l'équipage comprenne pleinement les fonctions qu'il sera appelé à remplir et s'y exerce.

(d) Le signal d'alerte pour l'appel des passagers aux postes de rassemblement se compose d'une suite de plus de six coups brefs suivis d'un coup long du sifflet ou de la sirène. Sur les navires à passagers, sauf sur ceux effectuant des vogages internationaux courts, ce signal sera complété par d'autres signaux produits électriquement dans tout le navire et manœuvrés

welche das Bedienungspersonal in einem Notfall den Fahrgästen gegenüber zu erfüllen hat. Diese Aufgaben umfassen

(i) die Benachrichtigung der Fahrgäste;

(ii) dafür zu sorgen, daß sie bekleidet sind und die Rettungsgürtel sachgemäß angelegt haben;

(iii) die Fahrgäste zu den Musterungsplätzen zu leiten;

(iv) die Ordnung in den Gängen und auf den Treppen aufrechtzuerhalten und allgemein die Weiterleitung der Fahrgäste zu übernehmen; und

(v) dafür zu sorgen, daß eine genügende Anzahl wollener Decken in die Rettungsboote mitgenommen wird.

(f) Die Sicherheitsrolle hat besondere Alarmsignale zum Sammeln der gesamten Schiffsbesatzung auf ihren Boots- und Feuerlöschstationen vorzusehen; sie muß ferner eine eingehende Beschreibung dieser Signale enthalten.

Regel 21

Musterungen und Ubungen

(a) (i) Auf Fahrgastschiffen sind, wenn möglich, wöchentlich einmal mit der Schiffsbesatzung Boots- und Feuerlöschübungen abzuhalten. Diese Ubungen sollen auf Fahrgastschiffen, deren Reisedauer eine Woche überschreitet, vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem letzten Abgangshafen stattfinden.

(ii) Auf Frachtschiffen sind Boots- und Feuerlöschübungen mit der Schiffsbesatzung mindestens einmal im Monat abzuhalten.

(iii) Die Tage, an denen diese Ubungen stattgefunden haben, sind in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen. Hat in irgendeiner Woche (auf Fahrgastschiffen) oder in irgendeinem Monat (auf Frachtschiffen) eine Ubung nicht stattgefunden, so ist in das Schiffstagebuch einzutragen, warum eine solche nicht durchführbar war.

(b) Auf Fahrgastschiffen, außer auf den in der beschränkten Auslandfahrt eingesetzten, hat eine Musterung mit den Fahrgästen innerhalb von 24 Stunden nach Antritt der Reise stattzufinden.

(c) Bei den aufeinanderfolgenden Bootsübungen sind verschiedene Gruppen von Rettungsbooten nacheinander zu benutzen. Die Ubungen und Besichtigungen sind so durchzuführen, daß die Schiffsbesatzung genaue Kenntnis von ihren Aufgaben und Ubung in deren Erfüllung erlangt.

(d) Das Alarmsignal, um die Fahrgäste auf die Musterungsplätze zu rufen, soll aus einer Folge von mehr als sechs kurzen Tönen mit der Pfeife oder Sirene bestehen, denen ein langer Ton zu folgen hat. Außerdem müssen auf Fahrgastschiffen, mit Ausnahme der Schiffe, die in der beschränkten Auslandfahrt eingesetzt sind, von der Brücke aus durch das ganze Schiff

meaning of all signals affecting passengers, with precise instructions on what they are to do in an emergency, shall be clearly stated in appropriate languages on cards posted in their cabins and in conspicuous places in other passenger quarters.

de la passerelle de navigation. La signification de tous les signaux intéressant les passagers, avec des instructions précises sur ce qu'ils ont à faire en cas d'urgence, doivent être clairement indiquées en langues appropriées dans des avis qui doivent être affichés dans leurs cabines et dans les endroits bien visibles dans d'autres parties des locaux à passagers.

elektrisch betätigte Alarmsignale gegeben werden können. Die Bedeutung aller für die Fahrgäste bestimmten Signale, verbunden mit genauen Anweisungen für den Alarmfall, sind den Fahrgästen in den in Frage kommenden Sprachen durch entsprechende Anschläge in ihren Kabinen und in den übrigen Fahrgasträumen an gut sichtbarer Stelle deutlich klar zu machen.

PART B

Passenger Ships only

(Part B applies to Passenger Ships only)

Regulation 22

Lifeboats and Buoyant Apparatus

(a) Subject to the provisions of the following paragraphs of this Regulation, there must, in passenger ships, be accommodation in lifeboats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent. of the persons on board. No more lifeboats shall be required on any passenger ship than are sufficient to accommodate all persons on board.

(b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, lifeboats and buoyant apparatus must be provided in accordance with the requirements set out for such ships in Regulations 23 and 24. If the Administration considers that the carriage of passengers in excess of the lifeboat capacity so provided is necessitated by the volume of traffic, the Administration may permit this if the ship complies with the provisions applicable to this class of ship laid down in Regulation 1 (d) of Chapter II.

(c) An Administration may permit individual ships or classes of ships with short international voyage certificates to proceed on voyages in excess of 600 miles, but not exceeding 1,200 miles, if such ships comply with the provisions of paragraph (b) of this Regulation and if they carry lifeboats which provide for at least 75 per cent. of the persons on board.

Regulation 23

Number of Davits and Capacity of Lifeboats and Buoyant Apparatus

(a) (i) A passenger ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation 24 except that a number of sets of davits greater than the number of lifeboats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

(ii) Each set of davits shall have a lifeboat attached. If these lifeboats do not provide sufficient accommodation for all persons on board, additional sets of davits with lifeboats attached shall be fitted if practicable. If

PARTIE B

Navires à Passagers seulement

(La partie B s'applique aux navires à passagers seulement)

Règle 22

Embarcations de Sauvetage et Engins flottants

(a) Sous réserve des prescriptions des paragraphes ci-dessous de la présente Règle, sur les navires à passagers, il doit y avoir dans les embarcations de sauvetage une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25 pour cent des personnes présentes à bord. Sur aucun navire à passagers il ne peut être exigé plus d'embarcations de sauvetage qu'il n'est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(b) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations de sauvetage et des engins flottants doivent être installés de façon à satisfaire aux prescriptions formulées pour ces navires dans les Règles 23 et 24. Si l'Administration considère que le transport de passagers, dépassant la capacité des embarcations prévue ci-dessus, est nécessité par le volume du traffic, cette Administration peut le permettre, à condition que le navire satisfasse aux prescriptions applicables à cette classe de navires, formulées dans la Règle 1 (d) du Chapitre II.

(c) Une Administration peut permettre à des navires déterminés ou à des catégories de navires, en possession des certificats de voyage international court, d'effectuer des voyages dépassant 600 miles, mais ne dépassant pas 1.200 miles, pourvu que de tels navires satisfassent aux prescriptions du paragraphe (b) de la présente Règle et qu'ils portent des embarcations de sauvetage capables de contenir au moins 75 pour cent des personnes à bord.

Règle 23

Nombre de Bossoirs et Capacité des Embarcations de Sauvetage et Engins flottants

(a) (i) Tout navire à passagers doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations de sauvetage nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(ii) Sous chaque jeu de bossoirs doit être attaché une embarcation de sauvetage. Si ces embarcations de sauvetage ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, des jeux de

TEIL B

Nur für Fahrgastschiffe

(Teil B gilt nur für Fahrgastschiffe)

Regel 22

Rettungsboote und Rettungsgeräte

(a) Vorbehaltlich der Bestimmungen der folgenden Absätze dieser Regel muß auf Fahrgastschiffen eine Unterbringungsmöglichkeit in Rettungsbooten für alle an Bord befindlichen Personen vorhanden sein. Darüber hinaus müssen Rettungsgeräte für 25 v. H. der an Bord befindlichen Personen zur Verfügung stehen. Auf keinem Fahrgastschiff dürfen mehr Rettungsboote gefordert werden, als zur Unterbringung aller an Bord befindlichen Personen erforderlich sind.

(b) Auf Fahrgastschiffen, die sich auf beschränkter Auslandfahrt befinden, müssen Rettungsboote und Rettungsgeräte entsprechend den für diese Schiffe in den Regeln 23 und 24 niedergelegten Vorschriften an Bord zur Verfügung stehen. Ist die Verwaltung der Ansicht, daß infolge des Umfangs des Verkehrs die Beförderung einer größeren Anzahl von Fahrgästen erforderlich ist, als durch diese Vorschriften Rettungsbootsraum vorgesehen ist, so kann sie hierzu ihre Einwilligung geben, falls das Schiff den für diese Schiffsklasse geltenden Bestimmungen in Kapitel II Regel 1 (d) entspricht.

(c) Eine Verwaltung kann einzelnen Schiffen oder Schiffsklassen, die für den Verkehr auf beschränkter Auslandfahrt zugelassen sind, gestatten, Reisen über 600 Seemeilen hinaus, aber nicht über 1200 Seemeilen, auszuführen, falls diese Schiffe den Vorschriften des Absatzes (b) dieser Regel entsprechen und Rettungsboote mitführen, die mindestens 75 v. H. der an Bord befindlichen Personen aufnehmen können.

Regel 23

Anzahl der Davits und Fassungsvermögen der Rettungsboote und Rettungsgeräte

(a) (i) Jedes Fahrgastschiff muß eine seiner Länge entsprechende Anzahl von Davitpaaren besitzen, wie in Spalte A der Tabelle in Regel 24 vorgesehen. Eine Anzahl von Davitpaaren, die größer ist als die Anzahl der Rettungsboote, die zur Unterbringung aller an Bord befindlichen Personen benötigt werden, ist jedoch nicht erforderlich.

(ii) In jedem Davitpaar muß ein Rettungsboot hängen. Reichen diese Rettungsboote zur Unterbringung aller an Bord befindlichen Personen nicht aus, so müssen, soweit durchführbar, zusätzliche Davitpaare mit Rettungs-

the lifeboats attached to davits do not provide accomodation for all persons on board, additional lifeboats shall be carried under the lifeboats attached to davits so that accommodation for all persons is provided.

bossoirs additionnels auxquels seront attachées des embarcations de sauvetage, doivent être installés si possible. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles seront installées au-dessous des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs de façon à fournir une place pour chaque personne présente à bord.

booten vorhanden sein. Bieten die in den Davits hängenden Rettungsboote nicht genügend Raum für die Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen, so sind zusätzliche Rettungsboote unter den in Davits hängenden Booten aufzustellen, damit Platz für alle an Bord befindlichen Personen vorhanden ist.

(iii) When in the opinion of the Administration it is impracticable or unreasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation 24, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits as specified in Column B of the Table.

(iii) Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il est impraticable ou déraisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, comme spécifié dans la colonne B du tableau.

(iii) Ist es nach Ansicht der Verwaltung weder durchführbar noch zweckmäßig, auf einem Schiff die nach Spalte A der Tabelle in Regel 24 erforderliche Anzahl von Davitpaaren aufzustellen, so kann sie sich in Ausnahmefällen mit einer geringeren Anzahl von Davitpaaren, wie sie in Spalte B der Tabelle aufgeführt ist, einverstanden erklären.

(b) (i) A passenger ship engaged on a short international voyage shall be provided with sets of davits in accordance with its length as specified in Column A of the Table in Regulation 24. Each set of davits shall have a lifeboat attached to it and these lifeboats shall provide at least the minimum capacity required by Column C of the Table or the capacity required to provide accommodation for all persons on board if less. In the case of ships certified to carry a number of persons in excess of the lifeboat capacity specified in Column C, additional lifeboats under davits or approved buoyant apparatus shall be provided so that the total accommodation afforded by all the lifeboats, together with the buoyant apparatus, shall be sufficient for all on board. In addition there shall be buoyant apparatus for 10 per cent. of all on board.

(b) (i) Un navire à passagers affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24. Une embarcation de sauvetage doit être attachée à chaque jeu de bossoirs. Ces embarcations de sauvetage doivent avoir au moins la capacité minimum prescrite par la colonne C du tableau, ou la capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si ce nombre est inférieur au premier. Dans le cas de navires admis à transporter un nombre de personnes dépassant la capacité des embarcations de sauvetage spécifiée dans la colonne C, on doit installer des embarcations de sauvetage additionnelles sous bossoirs ou des engins flottants d'un type approuvé, de façon à ce que la place fournie par toutes les embarcations de sauvetage, y compris les engins flottants, soit suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord. En outre, il doit y avoir des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.

(b) (i) Ein Fahrgastschiff auf beschränkter Auslandfahrt muß über die Anzahl von Davitpaaren entsprechend seiner Länge nach Spalte A der Tabelle in Regel 24 verfügen. In jedem Davitpaar muß ein Rettungsboot hängen; diese Rettungsboote müssen wenigstens den in Spalte C der Tabelle vorgeschriebenen Mindestraumgehalt oder, falls geringer, das Fassungsvermögen haben, das zur Unterbringung aller an Bord befindlichen Personen erforderlich ist. Falls Schiffe zur Beförderung einer über das Fassungsvermögen der Rettungsboote, wie in Spalte C festgelegt, hinausgehenden Personenzahl zugelassen sind, müssen zusätzliche in Davits hängende Rettungsboote oder anerkannte Rettungsgeräte vorgesehen sein, damit der durch alle Rettungsboote zusammen mit den Rettungsgeräten geschaffene Gesamtrettungsraum für alle an Bord befindliche Personen ausreicht. Zusätzlich müssen Rettungsgeräte für 10 v. H. der an Bord befindlichen Personen vorhanden sein.

(ii) When in the opinion of the Administration it is impracticable or unreasonable to place on a ship engaged on short international voyages the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation 24, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, except that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the lifeboats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C or the capacity required to provide for all persons on board if less.

(ii) Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni praticable, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu toutefois que ce nombre soit au moins égal au nombre réduit exigé par la colonne B du tableau, et aussi que la capacité totale des embarcations de sauvetage du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne C ou égale à la capacité nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si le nombre de celles-ci est inférieur au premier.

(ii) Ist es nach Ansicht der Verwaltung weder durchführbar noch zweckmäßig, auf einem Schiff, das sich auf beschränkter Auslandfahrt befindet, die nach Spalte A der Tabelle in Regel 24 erforderliche Anzahl von Davitpaaren aufzustellen, so kann sie sich in Ausnahmefällen mit einer geringeren Anzahl von Davitpaaren einverstanden erklären. Diese Zahl darf jedoch niemals kleiner sein als die in Spalte B der Tabelle festgesetzte Mindestzahl, und der Gesamtraumgehalt der Rettungsboote des Schiffes muß wenigstens den in Spalte C geforderten Mindestraumgehalt oder, falls geringer, das Fassungsvermögen haben, das zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen erforderlich ist.

(c) Passenger ships shall carry two boats attached to davits—one on each side of the ship—for use in an emergency. These boats shall be of a type approved by the Administration and shall normally be not more than 26 feet (or 8 metres) in length. They may be counted for the purposes of Regulation 22, provided that they comply fully with the requirements of this Chapter for lifeboats. They shall be

(c) Les navires à passagers doivent porter deux embarcations attachées aux bossoirs—une de chaque bord du navire—pour servir en cas d'urgence. Ces embarcations doivent être d'un type approuvé par l'Administration et ne dépasseront pas normalement une longueur de 8 mètres (ou 26 pieds). Elles peuvent entrer en compte pour satisfaire à la Règle 22, pourvu qu'elles répondent complètement aux condi-

(c) Fahrgastschiffe müssen zwei in Davits hängende Boote — eins auf jeder Schiffsseite — zur Verwendung in einem Notfall mitführen. Diese Boote müssen von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein; ihre Länge darf normalerweise nicht mehr als 8 Meter (oder 26 Fuß) betragen. Sie können zur Erfüllung der Bedingungen der Regel 22 angerechnet werden, falls sie den in diesem Kapitel festgesetzten

kept ready for immediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of Regulation 26 (j) are met by means of appliances fitted to the sides of the lifeboats, such appliances shall not be required to be fitted to the two boats provided to meet the requirements of this Regulation.

Regulation 24
Table relating to Davits and Lifeboat Capacity

The following table fixes according to the length of the ship:—

(A) The minimum number of sets davits to be provided to each of which must be attached a lifeboat in accordance with Regulation 23 above;

(B) the smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally under Regulation 23; and

(C) the minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on short international voyages.

Registered Length of Ship		(A) Minimum Number of Sets of Davits	(B) Smaller Number of Sets of Davits authorised (exceptionally)	(C) Minimum Capacity of Lifeboats	
Feet	Metres			Cubic Feet	Cubic Metres
100 and under 120	31 and under 37	2	2	400	11
120 „ 140	37 „ 43	2	2	650	18
140 „ 160	43 „ 49	2	2	900	26
160 „ 175	49 „ 53	3	3	1,150	33
175 „ 190	53 „ 58	3	3	1,350	38
190 „ 205	58 „ 63	4	4	1,550	44
205 „ 220	63 „ 67	4	4	1,750	50
220 „ 230	67 „ 70	5	4	1,850	52
230 „ 245	70 „ 75	5	4	2,150	61
245 „ 255	75 „ 78	6	5	2,400	68
255 „ 270	78 „ 82	6	5	2,700	76
270 „ 285	82 „ 87	7	5	3,000	85
285 „ 300	87 „ 91	7	5	3,300	94
300 „ 315	91 „ 96	8	6	3,600	102
315 „ 330	96 „ 101	8	6	3,900	110
330 „ 350	101 „ 107	9	7	4,300	122
350 „ 370	107 „ 113	9	7	4,750	135
370 „ 390	113 „ 119	10	7	5,150	146
390 „ 410	119 „ 125	10	7	5,550	157
410 „ 435	125 „ 133	12	9	6,050	171
435 „ 460	133 „ 140	12	9	6,550	185
460 „ 490	140 „ 149	14	10	7,150	202
490 „ 520	149 „ 159	14	10	7,800	221
520 „ 550	159 „ 168	16	12	8,400	238
550 „ 580	168 „ 177	16	12		
580 „ 610	177 „ 186	18	13		
610 „ 640	186 „ 195	18	13		
640 „ 670	195 „ 204	20	14		
670 „ 700	204 „ 213	20	14		
700 „ 730	213 „ 223	22	15		
730 „ 760	223 „ 232	22	15		
760 „ 790	232 „ 241	24	17		
790 „ 820	241 „ 250	24	17		
820 „ 855	250 „ 261	26	18		
855 „ 890	261 „ 271	26	18		
890 „ 925	271 „ 282	28	19		
925 „ 960	282 „ 293	28	19		
960 „ 995	293 „ 303	30	20		
995 „ 1,030	303 „ 314	30	20		

Note on (A) and (B).—When the length of the ship exceeds 1,030 feet (or 314 metres) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship.

Note on (C).—When the length of the ship is under 100 feet (or 31 metres) or over 550 feet (or 168 metres) the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

tions des embarcations de sauvetage du présent chapitre. Elles doivent être tenues prêtes pour un usage immédiat pendant que le navire est en mer. Sur les navires sur lesquels, en conformité avec la Règle 26 (j), des dispositifs sont fixés aux côtés des embarcations de sauvetage, il n'est pas nécessaire de munir de ces dispositifs les deux embarcations mises à bord pour satisfaire aux stipulations de la présente Règle.

Règle 24
Tableau relatif aux Bossoirs et à la Capacité des Embarcations des Sauvetage

Le tableau ci-après fixe d'après la longueur du navire:—

(A) le nombre minimum de jeux de bossoirs. à installer, à chacun desquels doit être attachée une embarcation de sauvetage conformément à la Règle 23 ci-dessus;

(B) le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement, conformément à la Règle 23;

(C) la capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

Longueur enregistrée du Navire		(A) Nombre Minimum de jeux de Bossoirs	(B) Nombre réduit de jeux de Bossoirs autorisés exceptionnellement	(C) Capacité Minimum des Embarcations	
Mètres	Pieds anglais			Mètres cubes	Pieds cubes
31 et au-dessous de 37	100 et au-dessous de 120	2	2	11	400
37 „ 43	120 „ 140	2	2	18	650
43 „ 49	140 „ 160	2	2	26	900
49 „ 53	160 „ 175	3	3	33	1.150
53 „ 58	175 „ 190	3	3	38	1.350
58 „ 63	190 „ 205	4	4	44	1.550
63 „ 67	205 „ 220	4	4	50	1.750
67 „ 70	220 „ 230	5	4	52	1.850
70 „ 75	230 „ 245	5	4	61	2.150
75 „ 78	245 „ 255	6	5	68	2.400
78 „ 82	255 „ 270	6	5	76	2.700
82 „ 87	270 „ 285	7	5	85	3.000
87 „ 91	285 „ 300	7	5	94	3.300
91 „ 96	300 „ 315	8	6	102	3.600
96 „ 101	315 „ 330	8	6	110	3.900
101 „ 107	330 „ 350	9	7	122	4.300
107 „ 113	350 „ 370	9	7	135	4.750
113 „ 119	370 „ 390	10	7	146	5.150
119 „ 125	390 „ 410	10	7	157	5.550
125 „ 133	410 „ 435	12	9	171	6.050
133 „ 140	435 „ 460	12	9	185	6.550
140 „ 149	460 „ 490	14	10	202	7.150
149 „ 159	490 „ 520	14	10	221	7.800
159 „ 168	520 „ 550	16	12	238	8.400
168 „ 177	550 „ 580	16	12		
177 „ 186	580 „ 610	18	13		
186 „ 195	610 „ 640	18	13		
195 „ 204	640 „ 670	20	14		
204 „ 213	670 „ 700	20	14		
213 „ 223	700 „ 730	22	15		
223 „ 232	730 „ 760	22	15		
232 „ 241	760 „ 790	24	17		
241 „ 250	790 „ 820	24	17		
250 „ 261	820 „ 855	26	18		
261 „ 271	855 „ 890	26	18		
271 „ 282	890 „ 925	28	19		
282 „ 293	925 „ 960	28	19		
293 „ 303	960 „ 995	30	20		
303 „ 314	995 „ 1.030	30	20		

Note sur (A) et (B).—Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (ou 1.030 pieds) l'Administration doit déterminer le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer sur ce navire.

Note sur (C).—Lorsque la longueur du navire est inférieure à 31 mètres (ou 100 pieds) ou lorsqu'elle dépasse 168 mètres (ou 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'Administration.

Anforderungen für die Rettungsboote voll entsprechen. Solange das Schiff in See ist, müssen sie jederzeit sofort verwendungsbereit sein. Auf Schiffen, auf denen die Bestimmungen der Regel 26 (j) durch Anbringung besonder Vorrichtungen an den Seiten der Rettungsboote erfüllt sind, ist es nicht erforderlich, die beiden nach den Vorschriften dieser Regel an Bord vorgesehenen Boote mit solchen Einrichtungen zu versehen.

Regel 24

Tabelle für Davits und Raumgehalt der Rettungsboote

Die folgende Tabelle bestimmt je nach der Schiffslänge:—

(A) Die Mindestzahl der erforderlichen Davitpaare, in denen nach der Regel 23 je ein Rettungsboot hängen muß;

(B) die geringere Anzahl von Davitpaaren, die nach der Regel 23 ausnahmsweise zugelassen werden kann; und

(C) den Mindestraumgehalt der Rettungsboote, der für ein Schiff auf beschränkter Auslandfahrt erforderlich ist.

Eingetragene Schiffslänge		(A) Mindestanzahl von Davitpaaren	(B) In Ausnahmefällen zulässige geringere Anzahl von Davitpaaren	(C) Mindestraumgehalt der Rettungsboote	
Meter	Fuß			Kubikmeter	Kubikfuß
31 und unter 37	100 und unter 120	2	2	11	400
37 „ „ 43	120 „ „ 140	2	2	18	650
43 „ „ 49	140 „ „ 160	2	2	26	900
49 „ „ 53	160 „ „ 175	3	3	33	1.150
53 „ „ 58	175 „ „ 190	3	3	38	1.350
58 „ „ 63	190 „ „ 205	4	4	44	1.550
63 „ „ 67	205 „ „ 220	4	4	50	1.750
67 „ „ 70	220 „ „ 230	5	4	52	1.850
70 „ „ 75	230 „ „ 245	5	4	61	2.150
75 „ „ 78	245 „ „ 255	6	5	68	2.400
78 „ „ 82	255 „ „ 270	6	5	76	2.700
82 „ „ 87	270 „ „ 285	7	5	85	3.000
87 „ „ 91	285 „ „ 300	7	5	94	3.300
91 „ „ 96	300 „ „ 315	8	6	102	3.600
96 „ „ 101	315 „ „ 330	8	6	110	3.900
101 „ „ 107	330 „ „ 350	9	7	122	4.300
107 „ „ 113	350 „ „ 370	9	7	135	4.750
113 „ „ 119	370 „ „ 390	10	7	146	5.150
119 „ „ 125	390 „ „ 410	10	7	157	5.550
125 „ „ 133	410 „ „ 435	12	9	171	6.050
133 „ „ 140	435 „ „ 460	12	9	185	6.550
140 „ „ 149	460 „ „ 490	14	10	202	7.150
149 „ „ 159	490 „ „ 520	14	10	221	7.800
159 „ „ 168	520 „ „ 550	16	12	238	8.400
168 „ „ 177	550 „ „ 580	16	12		
177 „ „ 186	580 „ „ 610	18	13		
186 „ „ 195	610 „ „ 640	18	13		
195 „ „ 204	640 „ „ 670	20	14		
204 „ „ 213	670 „ „ 700	20	14		
213 „ „ 223	700 „ „ 730	22	15		
223 „ „ 232	730 „ „ 760	22	15		
232 „ „ 241	760 „ „ 790	24	17		
241 „ „ 250	790 „ „ 820	24	17		
250 „ „ 261	820 „ „ 855	26	18		
261 „ „ 271	855 „ „ 890	26	18		
271 „ „ 282	890 „ „ 925	28	19		
282 „ „ 293	925 „ „ 960	28	19		
293 „ „ 303	960 „ „ 995	30	20		
303 „ „ 314	995 „ „ 1030	30	20		

Bemerkung zu (A) und (B) : — Überschreitet die Schiffslänge 314 Meter (oder 1030 Fuß), so hat die Verwaltung die Mindestanzahl der Davitpaare für dieses Schiff zu bestimmen.

Bemerkung zu (C) : — Liegt die Schiffslänge unter 31 Meter (oder 100 Fuß) oder über 168 Meter (oder 550 Fuß), so hat die Verwaltung den Raumgehalt der Rettungsboote vorzuschreiben.

Regulation 25

Radio Apparatus and Searchlights in Motor Lifeboats

(a) Every motor lifeboat of Class A, required to be carried in compliance with paragraphs (a) and (b) of Regulation 8, must be fitted with a radiotelegraph installation complying with the requirements set out in this Regulation and in Regulation 13 of Chapter IV, and also with a searchlight complying with paragraph (f) of this Regulation.

(b) The radio installation shall be installed in a cabin large enough to accommodate both the equipment and the person using it.

(c) The arrangements shall be such that the efficient operation of the transmitter and receiver shall not be interfered with by the engine while it is running, whether a battery is on charge or not.

(d) The radio battery shall not be used to supply power to any engine-starting motor or ignition system.

(e) The motor lifeboat engine shall be fitted with a dynamo for recharging the radio battery, and for other services.

(f) The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light-coloured object having a width of about 60 feet (or 18 metres) at a distance of 200 yards (or 180 metres) for a total period of six hours and shall be capable of working for at least three hours continuously.

Regulation 26

Stowage and Handling of Lifeboats

(a) Lifeboats shall be stowed to the satisfaction of the Administration in such a way that:—

(i) they can be launched in the shortest possible time;

(ii) they will not impede in any way the prompt handling of any of the other lifeboats attached to davits or stowed under lifeboats attached to davits or the buoyant apparatus or the marshalling of the persons on board at the launching stations, or their embarkation; and

(iii) even under conditions of list and trim unfavourable from the point of view of the handling of the lifeboats, as large a number of persons as possible can be embarked in them.

(b) Where practicable not more than one lifeboat shall be served by a single set of davits. In ships where

Règle 25

Appareil de Radio et Projecteur dans les Embarcations de Sauvetage à moteur

(a) Toute embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A, lorsqu'elle est exigée pour satisfaire aux paragraphes (a) et (b) de la Règle 8, doit être munie d'une installation radiotélégraphique, satisfaisant aux prescriptions de la présente Règle et de la Règle 13 du Chapitre IV, et d'un projecteur répondant aux prescriptions du paragraphe (f) de la présente Règle.

(b) L'équipement de radiotélégraphie doit être installé dans une cabine assez grande pour contenir en même temps l'équipement et son utilisateur.

(c) Des mesures doivent être prises pour que le fonctionnement de l'émetteur et du récepteur ne soit pas gêné par le moteur en marche, que la batterie soit sur la charge ou non.

(d) La batterie de la radio ne doit pas être utilisée pour alimenter un dispositif de lancement de moteur ou un système d'allumage quel qu'il soit.

(e) Le moteur de l'embarcation de sauvetage doit être équipé avec une dynamo pour la recharge de la batterie de la radio, et pour tout autre usage.

(f) Le projecteur doit comporter une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'énergie permettant d'éclairer efficacement un objet de couleur claire d'une largeur d'environ 18 mètres (ou 60 pieds) à une distance de 180 mètres (ou 200 yards) pendant une durée totale de 6 heures, et pourra fonctionner sans interruption pendant au moins 3 heures.

Règle 26

Installation et Manœuvre des Embarcations de Sauvetage

(a) Les embarcations de sauvetage doivent être installées à la satisfaction de l'Administration, de telle façon que:—

(i) elles puissent être mises à l'eau dans un temps aussi court que possible;

(ii) elles n'empêcheront d'aucune manière la manœuvre rapide des autres embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, ou arrimées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, ou les engins flottants, le rassemblement des personnes présentes à bord aux postes d'évacuation ou leur embarquement, et

(iii) même sous des conditions défavorables de bande et d'assiette, au point de vue de la manœuvre des embarcations de sauvetage, un nombre de personnes aussi grand que possible puisse y être embarqué.

(b) Lorsque cela est possible une embarcation de sauvetage seule sera desservie par un seul jeu de bossoirs.

Regel 25

Funkgeräte und Scheinwerfer in Motorrettungsbooten

(a) Jedes Motorrettungsboot der Klasse A, das auf Grund der Bestimmungen der Absätze (a) und (b) der Regel 8 mitzuführen ist, muß mit einer Telegraphiefunkanlage ausgerüstet sein, die den Vorschriften dieser Regel sowie der Regel 13 des Kapitels IV entspricht, und außerdem mit einem Scheinwerfer, der den in Absatz (f) dieser Regel aufgeführten Vorschriften entspricht.

(b) Die Funkanlage muß in einem Raum untergebracht sein, der so geräumig ist, daß er das Gerät nebst Bedienungsmann aufnehmen kann.

(c) Es sind Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß der wirksame Sende- und Empfangsbetrieb nicht durch den laufenden Motor gestört wird, gleichviel, ob die Batterie aufgeladen wird oder nicht.

(d) Die Batterie der Funkanlage darf nicht zur Speisung einer Motoranlaßvorrichtung oder einer Zündeinrichtung irgendwelcher Art benutzt werden.

(e) Der Motor des Motorrettungsbootes muß mit einem Generator zum Aufladen der Batterie der Funkanlage sowie für andere Zwecke ausgerüstet sein.

(f) Die Scheinwerferanlage muß aus einer Lampe von mindestens 80 Watt, einem wirksamen Reflektor und einer Stromquelle bestehen, die auf eine Entfernung von 180 Meter (oder 200 Yards) die wirksame Beleuchtung eines hellfarbigen Gegenstandes von etwa 18 Meter (oder 60 Fuß) Breite für eine Gesamtzeit von sechs Stunden gewährleistet und imstande ist, ununterbrochen mindestens drei Stunden lang zu arbeiten.

Regel 26

Aufstellung und Handhabung der Rettungsboote

(a) Die Rettungsboote müssen entsprechend den Forderungen der Verwaltung so aufgestellt sein, daß

(i) sie in der kürzest möglichen Zeit zu Wasser gelassen werden können;

(ii) sie in keiner Weise die rasche Handhabung der anderen in Davits hängenden oder der unter diesen aufgestellten Rettungsboote oder der Rettungsgeräte oder das Versammeln der an Bord befindlichen Personen an den Einschiffungsplätzen oder deren Einbootung behindern; und

(iii) auch dann eine möglichst große Anzahl von Personen eingebootet werden kann, wenn ungünstige Bedingungen hinsichtlich Schlagseite und Trimmlage die Handhabung der Rettungsboote erschweren.

(b) Soweit möglich darf nur ein Rettungsboot durch ein einziges Davitpaar bedient werden. Auf Schiffen,

this arrangement is impracticable, the lifeboats may, subject to the foregoing provisions, be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose, be fitted one within another, but where lifeboats so fitted require lifting before being launched mechanical powers appliances for lifting shall be provided.

(c) Where a lifeboat is stowed underneath another lifeboat, there shall be provided approved removable supports or other approved appliances, so as to secure that the weight of a lifeboat it not unduly supported by the lifeboat underneath it.

(d) Lifeboats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent lifeboats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

(e) Lifeboats shall not be placed in the bows of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching.

(f) Davits shall be of approved form and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration. They shall be so disposed on one or more decks that the lifeboats placed under them can be safely lowered without interference from the operation on any other davits.

(g) In ships over 150 feet (or 46 metres) in length, the davits shall be as follows:—

(i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition;

(ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition.

(h) In ships not exceeding 150 feet (or 46 metres) in length, the davits if of radial type shall be fitted with approved means to prevent them from being jerked from their sockets.

(i) The davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be safely lowered with the full complement of per-

Sur les navires où cette disposition n'est pas réalisable, les embarcations de sauvetage peuvent, sous réserve des dispositions qui précèdent, être placées l'une au-dessus de l'autre; ou sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, elles peuvent être placées l'une dans l'autre; toutefois, quand des embarcations de sauvetage ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, des appareils mécaniques à moteur seront prévus pour les soulever.

(c) Quand une embarcation de sauvetage est placée sous une autre, elle doit être munie de supports appropriés amovibles ou de tout autre dispositif d'un modèle aprouvé, en vue d'éviter que le poids de l'embarcation de sauvetage supérieure soit mal réparti sur l'embarcation de sauvetage inférieure.

(d) Les embarcations de sauvetage ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures appropriées sont prises pour éviter que les embarcations de sauvetage d'un pont inférieur ne soient gênées par les embarcations de sauvetage placées sur le pont au-dessus.

(e) On ne doit pas mettre d'embarcations de sauvetage à l'extrême avant du navire. Les embarcations de sauvetage doivent être disposées de telle manière qu'elles puissent être mises à l'eau avec sécurité.

(f) Les bossoirs doivent être de forme approuvée, et doivent être disposés à la satisfaction de l'Administration. Ils doivent être disposés sur un ou plusieurs ponts de telle sorte que les embarcations de sauvetage placées au-dessous d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans être gênées par la manœuvre des autres bossoirs.

(g) Sur les navires de plus de 46 mètres (ou 150 pieds) de longueur, les bossoirs doivent être:—

(i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4.064 kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;

(ii) du type à gravité pour la manœuvre d'embarcations d'un poids supérieur à 4.064 kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(h) Sur les navires dont la longueur ne dépasse pas 46 mètres (ou 150 pieds) lorsqu'ils sont équipés de bossoirs du type pivotant, ceux-ci doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé qui les empêcheront de sortier de leur crapaudine.

(i) Les bossoirs, garants, poulies et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité les em-

auf denen eine solche Handhabung nicht durchführbar ist, dürfen die Rettungsboote, wenn sie den vorstehend aufgeführten Bestimmungen entsprechen, übereinander oder, wenn sie die besonderen Bedingungen erfüllen, die die Verwaltung hierfür stellen kann, ineinander aufgestellt sein. Eine Aufstellung, die ein Anheben der Rettungsboote vor dem Zuwasserlassen erforderlich macht, ist jedoch nur gestattet, wenn hierfür Kraftantrieb vorgesehen ist.

(c) Ist ein Rettungsboot unter einem anderen untergebracht, so muß es mit zugelassenen abnehmbaren Abstützungen oder anderen zugelassenen Vorrichtungen versehen sein, um zu gewährleisten, daß das Gewicht eines Rettungsbootes nicht das darunter befindliche Rettungsboot zu sehr belastet.

(d) Auf mehr als einem Deck dürfen Rettungsboote nur dann aufgestellt sein, wenn geeignete Maßnahmen getroffen sind, die jegliche Behinderung der Rettungsboote auf dem unteren Deck durch die auf dem oberen Deck befindlichen Boote ausschließen.

(e) Rettungsboote dürfen nicht am Bug des Schiffes aufgestellt sein. Sie müssen an solchen Stellen aufgestellt sein, an denen sie sicher zu Wasser gelassen werden können.

(f) Die Davits müssen von zugelassener Form und in geeigneter, den Forderungen der Verwaltung entsprechender Weise aufgestellt sein. Sie müssen über ein oder mehrere Decks derart verteilt sein, daß die unter ihnen liegenden Rettungsboote ohne Behinderung durch den Betrieb anderer Davits sicher ausgesetzt werden können.

(g) Auf Schiffen von mehr als 46 Meter (oder 150 Fuß) Länge müssen Davits folgender Art vorhanden sein:—

(i) Patent- oder Schwerkraftdavits zur Bedienung von Rettungsbooten mit einem Gewicht von nicht mehr als 4064 Kilogramm (oder 4 englische Tonnen) beim Ausbringen ohne Fahrgäste;

(ii) Schwerkraftdavits zur Bedienung von Rettungsbooten mit einem Gewicht von mehr als 4064 Kilogramm (oder 4 englische Tonnen) beim Ausbringen ohne Fahrgäste.

(h) Auf Schiffen von nicht mehr als 46 Meter (oder 150 Fuß) Länge müssen die Davits, wenn es sich um solche des drehbaren Typs handelt, mit zugelassenen Vorrichtungen versehen sein, die ein Herausspringen aus den Lagern verhindern.

(i) Die Davits, Läufer, Blöcke sowie das übrige Geschirr müssen so stark sein, daß die Boote mit der vollen Belegung und Ausrüstung bei einer

sons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way.

(j) In ships in which the boat deck is more than 15 feet (or 4·6 metres) above the deepest sea-going draught arrangements shall be made to facilitate launching the lifeboats against an adverse list.

(k) The lifeboats, except the emergency boats referred to in Regulation 23 shall be served by wire rope falls, together with winches of an approved type, but the Administration may allow manila rope falls with or without winches to be fitted in ships where, having regard, for example, to the height of the boat deck above the lightest sea-going draught, they are satisfied that manila rope falls are adequate.

(l) Two lifelines shall be fitted to the davit spans, and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at its lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

(m) Lifeboats attached to davits shall have the falls ready for service, and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The points of attachment of the lifeboats to the falls shall be so situated as to ensure the lifeboats being easily swung clear of the davits.

(n) If more than one lifeboat is served by the same set of davits, separate falls shall be provided to serve each lifeboat, unless the falls are of wire rope. The appliances used shall be such as to ensure lowering the lifeboats rapidly and in turn. Where mechanical power appliances are fitted for the recovery of the falls, efficient hand gear shall also be provided.

Regulation 27
Lighting for Decks, Lifeboats, &c.

(a) Provision shall be made for an electric other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of a passenger ship, and particularly upon decks on which the lifeboats are stowed. Provision shall also be made for the illumination of the launching gear, and the lifeboats in

barcations de sauvetage avec leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

(j) Sur les navires dont le pont des embarcations est d'une hauteur supérieure à 4 m. 60 (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures seront prises pour faciliter la mise à l'eau sous des conditions défavorables de bande.

(k) Les embarcations de sauvetage, à l'exception des embarcations de secours mentionnées à la Règle 23, seront desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé. Mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils sur des navires, quand elle estime que des garants en cordage de manille sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau minimum en eau de mer.

(l) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs; les garants et les tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau le plus faible en eau de mer et avec une bande de 15° d'un bord ou de l'autre. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

(m) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

(n) Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation de sauvetage, il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation de sauvetage, à moins que les garants ne soient métalliques. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations de sauvetage à tour de rôle et rapidement. Lorsqu'un dispositif mécanique à moteur est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

Règle 27
Eclairage des Ponts, Embarcations etc.

(a) Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire aux exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties d'un navire à passagers et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Des dispositions doivent être prises également pour l'éclairage des dispositifs de mise à l'eau et des

Schlagseite des Schiffes von 15 Grad nach der einen oder anderen Seite sicher zu Wasser gelassen werden können.

(j) Auf Schiffen, deren Bootsdeck höher als 4,60 Meter (oder 15 Fuß) über der Wasserlinie bei dem größten Tiefgang in Seewasser liegt, müssen Vorkehrungen getroffen sein, um das Zuwasserlassen der Rettungsboote auch bei ungünstigen Krängungsverhältnissen zu ermöglichen.

(k) Die Rettungsboote, mit Ausnahme der in Regel 23 für einen Notfall vorgesehenen Boote, sind durch Stahldrahtläufer und durch Winden eines zugelassenen Typs zu bedienen. Die Verwaltung kann jedoch die Verwendung von Läufern aus Manilatauwerk mit oder ohne Winden auf Schiffen gestatten, auf denen z. B. unter Berücksichtigung der Höhe des Bootsdecks über der Wasserlinie bei dem geringsten Tiefgang in Seewasser nach ihrer Ansicht Manilaläufer ausreichen.

(l) An den Verbindungsstagen der Davits müssen zwei Manntaue angebracht sein. Die Läufer und Manntaue müssen lang genug sein, um bei dem geringsten Tiefgang des Schiffes in Seewasser und bei einer Schlagseite von 15 Grad nach der einen oder anderen Seite die Wasseroberfläche zu erreichen. Die unteren Blöcke der Läufer müssen, falls sie keine zugelassene Schlippvorrichtung besitzen, mit einem geeigneten Ring oder einem langen Kettenglied zur Befestigung an den Heißhaken versehen sein.

(m) Die Läufer der in den Davits hängenden Rettungsboote müssen gebrauchsfertig gefahren werden. Es müssen Vorkehrungen für ein schnelles aber nicht notwendigerweise gleichzeitiges Lösen der Läufer von den Rettungsbooten getroffen sein. Die Rettungsboote müssen in den Taljen so aufgehängt sein, daß sie leicht und ohne Behinderung durch die Davits ausgeschwungen werden können.

(n) Werden mehrere Rettungsboote von dem gleichen Davitpaar bedient, so sind für jedes Rettungsboot besondere Läufer vorzusehen, falls keine Stahldrahtläufer verwendet werden. Das verwendete Geschirr muß das Zuwasserlassen der Rettungsboote in schneller Reihenfolge gewährleisten. Werden die Läufer auf mechanischem Wege wieder eingeholt, so muß außerdem geeignetes Geschirr für Handbetrieb vorhanden sein.

Regel 27
Beleuchtung der Decks, Rettungsboote usw.

(a) Eine allen Anforderungen der Sicherheit genügende elektrische oder andere Beleuchtung muß in den verschiedenen Teilen eines Fahrgastschiffes vorgesehen sein, besonders auf den Decks, auf denen die Rettungsboote aufgestellt sind. Ferner müssen Vorkehrungen für die Beleuchtung der Aussetzvorrichtung und der Rettungs-

process of, and immediately after, being launched. The self-contained emergency source of electrical power required by Regulation 22 of Chapter II shall be capable of supplying, when necessary, this lighting system.

(b) The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the emergency source of power referred to in paragraph (a) of this Regulation in the event of failure of the main generating plant.

Regulation 28

Manning of Lifeboats

(a) A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each lifeboat and a second-in-command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of the life: oat's crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

(b) A man capable of working the motor shall be assigned to each motor lifeboat.

(c) A man capable of working the radio and searchlight installations shall be assigned to each lifeboat carrying this equipment in accordance with Regulation 25.

Regulation 29

Certificated Lifeboatmen

(a) In passenger ships there must be, for every lifeboat carried in order to comply with this Chapter, a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table :—

Prescribed Complement of Lifeboat	The minimum Number of Certificated Lifeboatmen shall be
Less that 41 persons	2
From 41 to 61 persons	3
From 62 to 85 persons	4
Above 85 persons	5

(b) The allocation of the certificated lifeboatmen to each lifeboat remains within the discretion of the master.

(c) By "certificated lifeboatman" is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration.

(d) In order to obtain this certificate, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves; and, further, that he

embarcations de sauvetage pendant leur mise à l'eau immédiatement après. La source autonome de secours du groupe électrique prescrite par la Règle 22 du Chapitre II, doit être capable d'alimenter, le cas écheant, les appareils de cet éclairage.

(b) La sortie de chaque tranche principale de cloisonnement occupée par les passagers ou l'équipage, doit être éclairée en permanence par une lampe de secours. L'alimentation de ces lampes de secours doit pouvoir être fournie par la source autonome de secours visée au paragraphe (a) de la présente Règle en cas d'arrêt de la source principale d'éclairage du navire.

Règle 28

Personnel des Embarcations de Sauvetage

(a) Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres sont au courant de leurs diverses fonctions.

(b) A toute embarcation de sauvetage à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

(c) Un homme capable de faire fonctionner l'installation radiotélégraphique et le projecteur, doit être affecté à chaque embarcation de sauvetage comportant ces appareils conformément à la Règle 25.

Règle 29

Canotiers brevetés

(a) Sur tout navire à passagers il doit y avoir pour chaque embarcation mise à bord conformément aux prescriptions du présent chapitre, un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-après:—

Nombre de personnes prévues par embarcation	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être
Moins de 41 personnes	2
De 41 à 61 personnes	3
De 62 à 85 personnes	4
Au-dessus de 85 personnes	5

(b) La désignation pour chaque embarcation de sauvetage des canotiers brevetés est laissée à la discrétion du capitaine.

(c) L'expression "canotier breveté" désigne tout membre de l'équipage qui est possesseur d'un certificat d'aptitude délivré avec l'autorisation de l'Administration.

(d) Pour obtenir ce certificat le candidat doit prouver qu'il a été entraîné à toutes les manœuvres relatives à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage et à l'usage des avirons, et qu'il est familier avec les manœuvres des embarcations elles-mêmes; et de

boote während des Zuwasserlassens sowie unmittelbar nach dem Aussetzen getroffen sein. Die in Regel 22 des Kapitels II vorgeschriebene selbständig arbeitende Notstromquelle muß imstande sein, nötigenfalls diese Beleuchtungsanlage zu versorgen.

(b) Die Ausgänge aus den für Fahrgäste oder Besatzung bestimmten Haupträumen müssen ständig durch Notlampen beleuchtet sein. Die Anlage muß so beschaffen sein, daß der für diese Notlampen erforderliche Strom im Falle des Versagens der Hauptlichtmaschine von der in Absatz (a) dieser Regel erwähnten Notstromquelle geliefert werden kann.

Regel 28

Besatzung der Rettungsboote

(a) Jedes Rettungsboot ist der Führung eines Schiffsoffiziers oder eines geprüften Rettungsbootsmannes zu unterstellen, für den ein Stellvertreter bestellt sein muß. Der Bootsführer muß ein Verzeichnis der Besatzung seines Rettungsbootes haben; er hat dafür zu sorgen, daß die ihm unterstellten Leute mit ihren verschiedenen Aufgaben vertraut sind.

(b) Für jedes Motorrettungsboot ist ein mit der Bedienung des Motors vertrauter Mann zu bestimmen.

(c) Ein mit der Bedienung von Funk- und Scheinwerferanlagen vertrauter Mann ist für jedes Rettungsboot, das gemäß den Bestimmungen der Regel 25 mit diesen Einrichtungen ausgerüstet ist, zu bestimmen.

Regel 29

Geprüfte Rettungsbootsleute

(a) Auf Fahrgastschiffen müssen für jedes Rettungsboot, das entsprechend den Vorschriften dieses Kapitels mitgeführt wird, mindestens so viele Rettungsbootsleute vorhanden sein, wie die nachstehende Tabelle im einzelnen vorschreibt: —

Vorgeschriebene Personenzahl für das Rettungsboot	Mindestanzahl geprüfter Rettungsbootsleute
Weniger als 41 Personen	2
von 41 bis 61 Personen	3
von 62 bis 85 Personen	4
mehr als 85 Personen	5

(b) Die Verteilung der geprüften Rettungsbootsleute auf die einzelnen Rettungsboote bleibt dem Kapitän überlassen.

(c) Unter dem Begriff „geprüfter Rettungsbootsmann" ist jedes Besatzungsmitglied zu verstehen, das im Besitz eines Befähigungszeugnisses ist, das von einer von der Verwaltung ermächtigten Stelle ausgestellt ist.

(d) Zur Erlangung dieses Zeugnisses hat der Bewerber nachzuweisen, daß er alle für das Zuwasserlassen der Rettungsboote erforderlichen Arbeitsvorgänge beherrscht und im Gebrauch der Riemen geübt ist, daß er über praktische Kenntnisse in der Handhabung

is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboats.

Regulation 30

Buoyant Apparatus and Liferafts

(a) The expression "buoyant apparatus" means flotation equipment (other than lifeboats, lifebuoys and lifejackets) designed to support a specified number of persons who are in the water and of such construction that it retains its shape and properties.

(b) No type of buoyant apparatus may be approved unless it satisfies the following conditions:—

(i) It shall be of such size and strength that it can be thrown from the place where it is stowed into the water without being damaged.

(ii) It shall not exceed 400 lbs. in weight (or 180 kilograms) unless suitable means to the satisfaction of the Administration are provided to enable it to be launched without lifting by hand.

(iii) It shall be of approved material and construction.

(iv) It shall be effective and stable when floating either way up.

(v) The air cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus, and such buoyancy shall not be dependent upon inflation.

(vi) It shall be fitted with a painter and have a line securely becketed round the outside.

(c) The number of persons for which buoyant apparatus is certified shall be the number:—

(i) ascertained by dividing the number of pounds of iron which it is capable of supporting in fresh water by 32 (or the number of kilogrammes divided by 14·5), or

(ii) equal to the number of feet (equivalent to 30·5 centimetres) in the perimeter

whichever is the less.

(d) Liferafts may be carried in lieu of buoyant apparatus, provided that, in addition to complying with the requirements of sub-paragraphs (ii), (iii), (iv), (v) and (vi) of paragraph (b) of this Regulation each liferaft satisfies the following conditions:—

(i) It shall be of such strength that it can be launched or thrown

plus qu'il est capable de comprendre les ordres relatifs aux embarcations de sauvetage et de les exécuter.

Règle 30

Engins flottants et Radeaux de Sauvetage

(a) L'expression "engin flottant" désigne un matériel flottant (autre que les embarcations de sauvetage, les bouées et les brassières de sauvetage), destiné à supporter un nombre déterminé de personnes que se trouvent dans l'eau, et d'une construction telle qu'il conserve sa forme et ses caractéristiques.

(b) Un type d'engin flottant ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes:—

(i) Il doit avoir des dimensions et une résistance telle qu'il puisse être jeté dans l'eau sans dommage de l'endroit où il est arrimé.

(ii) Il ne sera pas d'un poids supérieur à 180 kg. (ou 400 livres anglaises) à moins que des dispositifs appropriés ne soient installés à la satisfaction de l'Administration afin d'en permettre la mise à l'eau sans qu'il y ait besoin de le soulever à la main.

(iii) Il doit être de matière et de construction approuvées.

(iv) Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte.

(v) Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin et il ne faut pas que la flottabilité de cet engin dépende d'une insufflation préalable.

(vi) Il sera muni d'une bosse et aura une filière en guirlande solidement attachée autour de la paroi extérieure.

(c) Le nombre de personnes pour lesquelles un engin flottant est autorisé doit être le plus petit des deux nombres obtenus en divisant:—

(i) le nombre de kilogrammes de fer qu'il est capable de supporter en eau douce par 14,5 (ou le nombre de livres anglaises par 32), et

(ii) le périmètre de l'engin, exprimé en centimètres, par 30,5.

(d) Des radeaux de sauvetage peuvent être embarqués au lieu d'engins flottants à la condition qu'ils satisfassent d'abord aux prescriptions des alinéas (ii), (iii), (iv), (v) et (vi) du paragraphe (b) de la présente Règle et en outre aux conditions suivantes:—

(i) Ils doivent avoir une résistance suffisante pour être lancés ou

der Rettungsboote selbst verfügt und daß er außerdem die Befehle für den Einsatz der Rettungsboote versteht und ausführen kann.

Regel 30

Rettungsgeräte und Rettungsflöße

(a) Der Ausdruck „Rettungsgerät" bedeutet ein schwimmendes Gerät (außer Rettungsbooten, Rettungsringen und Rettungsgürteln), das zum Tragen einer bestimmten Anzahl von im Wasser befindlichen Personen bestimmt ist und das von solcher Bauart ist, daß es seine Form und seine besonderen Eigenschaften beibehält.

(b) Es dürfen keine Rettungsgeräte zugelassen werden, die nicht folgenden Bedingungen entsprechen: —

(i) Sie müssen von solcher Größe und Festigkeit sein, daß sie ohne Schaden von der Stelle, an der sie untergebracht sind, in das Wasser hinabgeworfen werden können.

(ii) Ihr Gewicht darf nicht größer sein als 180 Kilogramm (oder 400 englische Pfund), wenn nicht geeignete, den Anforderungen der Verwaltung entsprechende Vorrichtungen vorhanden sind, die ein Zuwasserlassen ermöglichen, ohne daß ein Anheben mit der Hand erforderlich ist.

(iii) Baustoff und Bauart müssen zugelassen sein.

(iv) Brauchbarkeit und Stabilität müssen gewährleistet sein, unabhängig davon, auf welcher Seite das Gerät schwimmt.

(v) Die Luftkästen oder die gleichwertigen Schwimmvorrichtungen müssen möglichst dicht an den Seiten des Rettungsgerätes angebracht sein; ihre Wirksamkeit darf nicht davon abhängen, daß sie aufgeblasen werden müssen.

(vi) Das Gerät muß mit einer Fangleine und mit einer außen ringsherum laufenden, fest angebrachten Sicherheitsleine versehen sein.

(c) Die für ein Rettungsgerät zulässige Personenzahl soll die kleinere der beiden Zahlen sein, die man erhält

(i) durch Teilung der Anzahl von Kilogramm, die das Gerät an Eisen in Frischwasser tragen kann, durch 14,5 (oder der Anzahl von englischen Pfund durch 32), oder

(ii) durch Teilung des Umfangs des Gerätes in Zentimeter durch 30,5.

(d) Rettungsflöße können an Stelle von Rettungsgeräten an Bord mitgeführt werden, vorausgesetzt, daß jedes Rettungsfloß außer der Erfüllung der Anforderungen der Absätze (b) (ii), (iii), (iv), (v) und (vi) dieser Regel noch folgenden Bedingungen entspricht: —

(i) Sie müssen von solcher Festigkeit sein, daß sie ohne Schaden

from the place where it is stowed into the water without being damaged.

(ii) It shall have not less than three cubic feet (or 85 cubic decimetres) of air cases or equivalent buoyancy for each person it is certified to carry.

(iii) It shall have a deck area of not less than four square feet (or 3,720 square centimetres) for each person it is certified to carry, and it shall effectively support the occupants out of the water.

(iv) It shall be equipped with two paddles.

Regulation 31

Number of Lifebuoys to be provided

The minimum number of lifebuoys with which passenger ships are to be provided is fixed by the following table:—

Length of Ship in Feet	*Minimum Number of Buoys*
Under 200	8
200 and under 400	12
400 and under 600	18
600 and under 800	24
800 and over	30
in Metres	
Under 61	8
61 and under 122	12
122 and under 183	18
183 and under 244	24
244 and over	30

jetés à l'eau sans avarie de l'endroit où ils sont arrimés.

(ii) Il ne doivent pas avoir moins de 85 décimètres cubes (3 pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter.

(iii) Ils doivent avoir une surface de pont d'au moins 3.720 centimètres carrés (ou 4 pieds carrés) pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter, et les personnes qu'ils portent doivent être effectivement hors de l'eau.

(iv) Ils seront munis de deux pagaies.

Règle 31

Nombre de Bouées de Sauvetage

Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont il faut munir les navires à passagers est fixé par le tableau suivant:—

Longueur du Navire en mètres	*Nombre minimum de Bouées*
Au-dessous de 61	8
61 et au-dessous de 122	12
122 et au-dessous de 183	18
183 et au-dessous de 244	24
244 et au-dessus	30
en pieds	
Au-dessous de 200	8
200 et au-dessous de 400	12
400 et au-dessous de 600	18
600 et au-dessous de 800	24
800 et au-dessus	30

von der Stelle, an der sie untergebracht sind, in das Wasser hinabgelassen oder -geworfen werden können.

(ii) Sie müssen mindestens 85 Kubikdezimeter (oder 3 Kubikfuß) Luftkasteninhalt oder gleichwertige Schwimmvorrichtungen für jede Person, für deren Aufnahme sie zugelassen sind, haben.

(iii) Ihre Decksfläche muß mindestens 3720 Quadratzentimeter (oder 4 Quadratfuß) für jede Person, für deren Aufnahme sie zugelassen sind, betragen. Das Floß muß seine Insassen völlig über Wasser tragen.

(iv) Sie müssen mit zwei Paddeln ausgerüstet sein.

Regel 31

Ausrüstung mit Rettungsringen

Die Mindestanzahl der Rettungsringe, mit der Fahrgastschiffe ausgerüstet sein müssen, wird durch folgende Tabelle bestimmt: —

Schiffslänge in Meter	*Mindestanzahl der Rettungsringe*
unter 61	8
61 und unter 122	12
122 und unter 183	18
183 und unter 244	24
244 und darüber	30
in Fuß	
unter 200	8
200 und unter 400	12
400 und unter 600	18
600 und unter 800	24
800 und darüber	30

PART C

Cargo Ships only

(Part C applies to cargo ships only)

Regulation 32

Number and Capacity of Lifeboats

(a) Cargo ships, except those employed as whale factory ships, shall carry lifeboats attached to davits on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate all persons on board.

(b) Every ship employed as a whale factory ship shall carry lifeboats attached to davits on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate every member of the crew engaged to work the ship. In addition, every such ship shall carry lifeboats of aggregate capacity sufficient to accommodate the total number of additional persons which the ship carries. These additional lifeboats shall, where practicable, be attached

PARTIE C

Navires de charge seulement

(La partie C s'applique exclusivement aux navires de charge)

Règle 32

Nombre et Capacité des Embarcations de Sauvetage

(a) Les navires de charge excepté les navires employés comme naviresusines dans la chasse à la baleine, doivent avoir des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(b) Tout navire employé comme navire-usine dans la pêche à la baleine, doit avoir des embarcations attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir tous les membres de l'équipage engagés pour armer le navire. En outre, les navires de cette catégorie doivent avoir à bord des embarcations de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir la totalité des personnes supplémentaires présentes

TEIL C

Nur für Frachtschiffe

(Teil C gilt nur für Frachtschiffe)

Regel 32

Anzahl und Fassungsvermögen der Rettungsboote

(a) Frachtschiffe, außer Walfangmutterschiffen, müssen auf jeder Schiffsseite so viele Rettungsboote unter Davits mitführen, daß deren Gesamtfassungsvermögen für alle an Bord befindlichen Personen ausreicht.

(b) Jedes als Walfangmutterschiff verwendete Schiff muß auf jeder Schiffsseite in Davits hängende Rettungsboote mit einem Gesamtfassungsvermögen mitführen, das ausreicht, um die eigentliche Schiffsbesatzung in ihnen aufzunehmen. Außerdem muß jedes derartige Schiff Rettungsboote von einem solchen Gesamtfassungsvermögen mitführen, daß die Aufnahme sämtlicher zusätzlich an Bord befindlicher Personen gewähr-

to davits. If not attached to davits, they shall be stowed under lifeboats attached to davits.

(c) Every tanker of 3,000 tons gross tonnage and upwards shall carry not less than four lifeboats attached to davits, two of which shall be carried aft and two admidships.

Regulation 33

Davits and Launching Arrangements

(a) In cargo ships lifeboats attached to davits shall be stowed to the satisfaction of the Administration.

(b) Lifeboats shall not be placed in the bows of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching.

(c) Davits shall be of approved form and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration.

(d) In ships of over 150 feet (or 46 metres) in length the davits shall be as follows:—

(i) Luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition;

(ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition.

(e) In cargo ships not exceeding 150 feet (or 46 metres) in length, the davits if of radial type shall be fitted with approved means to prevent them from being jerked from their sockets.

(f) The davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way.

(g) In cargo ships in which the boat deck is more than 15 feet above the deepest sea-going draught arrangements shall be made to facilitate launching the lifeboats against an adverse list.

(h) The lifeboats shall be served by wire rope falls together with winches of an approved type, but the Administration may allow manila rope falls with or without winches to be fitted in ships where, having regard, for example, to the height of the boat deck above the lightest sea-going draught,

à bord. Ces embarcations de sauvetage additionnelles seront, quand il est possible, attachées aux bossoirs. Si elles ne sont pas attachées aux bossoirs, elles doivent être placées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs.

(c) Tout navire-citerne de 3.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit avoir à bord, au moins 4 embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, dont deux seront à l'arrière et deux au milieu du navire.

Règle 33

Bossoirs et Dispositifs de Mise à l'Eau

(a) Sur les navires de charge, toutes les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent être disposées à la satisfaction de l'Administration.

(b) Les embarcations de sauvetage ne doivent pas êtres placées à l'extrême avant du navire. Elle doivent être disposées de manière à pouvoir être mises à l'eau avec sécurité.

(c) Les bossoirs doivent être d'une forme approuvée et disposés d'une manière convenable à la satisfaction de l'Administration.

(d) Sur les navires de plus de 46 m. (ou 150 pieds) de longueur, les bossoirs doivent être:—

(i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4.064 kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;

(ii) du type à gravité pour la manœuvre des embarcations d'un poids supérieur à 4.064 kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(e) Sur les navires de charge dont la longueur ne dépasse pas 46 m. (ou 150 pieds) les bossoirs, s'ils sont du type pivotant, doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé qui les empêchent de sortir de leur crapaudine.

(f) Les bossoirs, garants, poulies, et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre à l'eau avec sécurité, les embarcations de sauvetage avec leur chargement complet de personnes et de matériel, si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

(g) Sur les navires de charge dont le pont des embarcations est à une hauteur supérieure à 4.50 m. (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures doivent être prises pour faciliter la mise à l'eau dans des conditions défavorables de bande.

(h) Les embarcations de sauvetage doivent être desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé; mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils quand elle estime que des garants en cordage de manille

leistet ist. Diese zusätzlichen Rettungsboote müssen, soweit durchführbar, in Davits hängen. Andernfalls müssen diese Boote unter den in Davits hängenden Rettungsbooten stehen.

(c) Jedes Tankschiff von 3000 Bruttoregistertonnen und mehr muß mindestens vier in Davits hängende Rettungsboote mitführen, von denen sich zwei achtern und zwei mittschiffs befinden müssen.

Regel 33

Davits und Aussetzvorrichtungen

(a) Auf Frachtschiffen müssen alle in Davits hängenden Rettungsboote entsprechend den Anforderungen der Verwaltung aufgestellt sein.

(b) Rettungsboote dürfen nicht am Bug des Schiffes aufgestellt sein. Sie sind an Stellen unterzubringen, von denen aus ein sicheres Zuwasserlassen gewährleistet ist.

(c) Die Davits müssen von zugelassener Form und in geeigneter Weise den Anforderungen der Verwaltung entsprechend aufgestellt sein.

(d) Auf Schiffen von mehr als 46 Meter (oder 150 Fuß) Länge müssen Davits folgender Art vorhanden sein:—

(i) Patent- oder Schwerkraftdavits zur Bedienung von Rettungsbooten mit einem Gewicht von nicht mehr als 4064 Kilogramm (oder 4 englische Tonnen) beim Ausbringen ohne Fahrgäste;

(ii) Schwerkraftdavits zur Bedienung von Rettungsbooten mit einem Gewicht von mehr als 4064 Kilogramm (oder 4 englische Tonnen) beim Ausbringen ohne Fahrgäste.

(e) Auf Frachtschiffen von nicht mehr als 46 Meter (oder 150 Fuß) Länge müssen die Davits, wenn es sich um solche des drehbaren Typs handelt, mit zugelassenen Vorrichtungen versehen sein, die ein Herausspringen aus den Lagern verhindern.

(f) Die Davits, Läufer, Blöcke sowie das übrige Geschirr müssen so stark sein, daß die Boote bei voller Belegung und Ausrüstung bei einer Schlagseite des Schiffes von 15 Grad nach der einen oder anderen Seite sicher zu Wasser gelassen werden können.

(g) Auf Frachtschiffen, deren Bootsdeck höher als 4,60 Meter (oder 15 Fuß) über der Wasserlinie bei dem größten Tiefgang in Seewasser liegt, müssen Vorkehrungen getroffen sein, um das Zuwasserlassen der Rettungsboote auch bei ungünstigen Krängungsverhältnissen zu ermöglichen.

(h) Die Rettungsboote sind durch Stahldrahtläufer und durch Winden eines zugelassenen Typs zu bedienen. Die Verwaltung kann jedoch die Verwendung von Läufern aus Manilatauwerk mit oder ohne Winden auf Schiffen gestatten, auf denen z. B. unter Berücksichtigung der Höhe des Boots-

they are satisfied that manila rope falls are adequate.

(i) Two lifelines shall be fitted to the davit spans and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at her lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

(j) Lifeboats attached to davits shall have the falls ready for service, and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The points of attachment of the lifeboats to the falls shall be so situated as to ensure the lifeboats being easily swung clear of the davits.

Regulation 34

Number of Lifebuoys to be Provided

(a) At least eight approved lifebuoys of a type which satisfies the requirements of Regulation 16 shall be carried. All the lifebuoys shall be fitted with beckets securely seized.

(b) At least half the lifebuoys shall be provided with approved self-igniting lights which cannot be extinguished by water. Self-igniting lights shall be kept near the lifebuoys to which they belong, with the necessary means of attachment. At least one lifebuoy on each side of the ship shall be fitted with a lifeline at least 15 fathoms (or 27·5 metres) in length.

(c) In the case of tankers, the self-igniting lights shall be of the electric battery type.

CHAPTER IV

Radiotelegraphy and Radiotelephony

PART A

Application and Definitions

Regulation 1

Application

(a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to all ships to which the present Convention applies.

(b) No provision in this Chapter shall prevent the use by a ship or survival craft in distress of any means at

sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations à partir de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau en eau de mer.

(i) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs et les garants et ces tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau minimum à la mer et a une bande de 15° d'un bord quelconque. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

(j) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leur palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations de sauvetage soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

Règle 34

Nombre de Bouées de Sauvetage

(a) On doit mettre à bord au moins 8 bouées de sauvetage approuvées d'un type qui satisfasse aux exigences de la Règle 16. Toutes les bouées de sauvetage seront munies de guirlandes solidement amarrées.

(b) Au moins la moitié des bouées de sauvetage doivent être munies d'appareils à éclairage automatique d'un type approuvé, ne devant pas s'éteindre par l'effet de l'eau. Ces appareils doivent être disposés près des bouées auxquelles ils appartiennent, avec les dispositifs d'attache nécessaires. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27,50 m. (ou 15 brasses) au moins.

(c) Dans le cas de navires-citernes les appareils automatiques d'éclairage doivent être du type à batterie électrique.

CHAPITRE IV

Radiotélégraphie et Radiotéléphonie

PARTIE A

Application et Définitions

Règle 1

Application

(a) Le présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires, s'applique à tous les navires auxquels s'applique la Convention.

(b) Aucune disposition de ce Chapitre ne pourra empêcher un navire ou une embarcation rescapée d'employer

decks über der Wasserlinie bei dem geringsten Tiefgang in Seewasser nach ihrer Ansicht Manilaläufer ausreichen.

(i) An den Verbindungsstagen der Davits müssen zwei Manntaue angebracht sein. Die Läufer und Manntaue müssen lang genug sein, um bei dem geringsten Tiefgang des Schiffes in Seewasser und bei einer Schlagseite von 15 Grad nach der einen oder anderen Seite die Wasseroberfläche zu erreichen. Die unteren Blöcke der Läufer müssen, falls sie keine zugelassene Schlippvorrichtung besitzen, mit einem geeigneten Ring oder einem langen Kettenglied zur Befestigung an den Heißhaken versehen sein.

(j) Die Läufer der in den Davits hängenden Rettungsboote müssen gebrauchsfertig gefahren werden. Es müssen Vorkehrungen für ein schnelles, aber nicht notwendigerweise gleichzeitiges Lösen der Läufer von den Rettungsbooten getroffen sein. Die Rettungsboote müssen in den Taljen so aufgehängt sein, daß sie leicht und ohne Behinderung durch die Davits ausgeschwungen werden können.

Regel 34

Ausrüstung mit Rettungsringen

(a) Mindestens acht zugelassene Rettungsringe eines Typs, der den Vorschriften der Regel 16 entspricht, sind mitzuführen. Sämtliche Rettungsringe müssen mit einer fest angebrachten Sicherheitsleine versehen sein.

(b) Mindestens die Hälfte der Rettungsringe sind mit zugelassenen selbstzündenden Lichtern zu versehen, die nicht durch Wasser verlöschen. Selbstzündende Lichter müssen in der Nähe der zugehörigen Rettungsringe angebracht sein und die zur Befestigung erforderlichen Vorrichtungen besitzen. Wenigstens ein Rettungsring auf jeder Schiffsseite muß mit einer mindestens 27,50 Meter (oder 15 Faden) langen Rettungsleine versehen sein.

(c) Bei Tankschiffen müssen die selbstzündenden Lichter von einem Typ sein, der durch eine elektrische Batterie gespeist wird.

KAPITEL IV

Telegraphiefunk und Sprechfunk

TEIL A

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Regel 1

Geltungsbereich

(a) Ist nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen, so findet dieses Kapitel auf alle Schiffe Anwendung, für die dieses Übereinkommen gilt.

(b) Keine in diesem Kapitel enthaltene Vorschrift soll verhindern, daß ein in Not befindliches Schiff oder

its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise:—

(a) "Radio Regulations" means the General Radiocommunication Regulations annexed to the International Telecommunication Convention (Madrid, 1932) or any regulations which have been, or which from time to time in the future may be, substituted for such regulations.

(b) "Alarm Signal" means the automatic alarm signal prescribed by the Radio Regulations for radiotelegraphy.

(c) "Auto Alarm" means an automatic alarm receiver which responds to the alarm signal and has been approved.

(d) "Distress frequencies" means the distress frequencies designated for radiotelegraphy and radiotelephony respectively by the Radio Regulations. *)

(e) "Distress Signal" means a distress signal prescribed by the Radio Regulations.

(f) "Qualified Operator" means a person holding an appropriate certificate complying with the provisions of the Radio Regulations.

(g) An existing installation is one already installed on board a ship at the time the present Convention comes into force.

(h) A new installation is an installation which replaces an existing installation or one installed on a ship after the date on which the present Convention comes into force.

Regulation 3

Radiotelegraph Installation

Passenger ships irrespective of size and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, unless exempted under Regulation 5, shall be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Regulations 9 and 10.

Regulation 4

Radiotelephone Installation

Cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage, unless fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of

*) NOTE.—The frequencies prescribed at the present time are 500 kc/s (Radiotelegraphy) and, when the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention (Atlantic City, 1947) come into force, 2,182 kc/s (Radiotelephony).

tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

Règle 2

Définitions

Pour l'application du présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires:—

(a) L'expression "Règlement des Radiocommunications" désigne le Règlement général des Radiocommunications annexé à la Convention Internationale des Télécommunications (Madrid 1932) ou tout règlement qui y a été substitué, ou qui pourra y être substitué dans l'avenir à un moment quelconque.

(b) L'expression "Signal d'Alarme" désigne le signal d'alarme automatique prescrit par le Règlement des Radiocommunications relatif à la Radiotélégraphie.

(c) L'expression "Auto-Alarme" désigne un appareil automatique d'alarme qui est déclenché par le signal d'alarme, et aura été approuvé par l'Administration.

(d) L'expression "Fréquences de détresse" désigne les fréquences respectivement assignées à la Radiotélégraphie et à la Radiotéléphonie par le Règlement des Radiocommunications. *)

(e) L'expression "Signal de détresse" désigne un signal de détresse prescrit par le Règlement des Radiocommunications.

(f) L'expression "Opérateur qualifié" désigne une personne possédant le certificat requis conformément aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(g) Une installation existante est une installation déjà en place au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

(h) Une installation nouvelle est une installation qui remplacera une installation existante ou qui sera installée sur un navire après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Règle 3

Installations radiotélégraphiques

Les navires à passagers, quelle que soit leur dimension, et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux doivent, à moins qu'ils n'en soient exemptés par la Règle 5, être pourvus d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 9 et 10.

Règle 4

Installations radiotéléphoniques

Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, à moins d'être pourvus d'une installation radiotélégraphique,

*) N.B.—La fréquence prescrite est actuellement de 500 kcs. Radiotélégraphie. Elle sera de 2,182 kcs. en Radiotéléphonie lorsque le Règlement des Radiocommunications (Atlantic City, 1947) entrera en vigueur.

Rettungsfahrzeug alle zur Verfügung stehenden Mittel einsetzt, um die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, seinen Standort bekanntzugeben und Hilfe zu erhalten

Regel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels gilt, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, folgendes: —

(a) Unter „Vollzugsordnung für den Funkdienst" ist die Allgemeine Vollzugsordnung für den Funkdienst zu verstehen, die dem Weltnachrichtenvertrag (Madrid, 1932) beigefügt ist, oder jede andere Vorschrift, die an die Stelle dieser Vollzugsordnung getreten ist oder in Zukunft zu irgendeinem Zeitpunkt treten kann.

(b) „Alarmzeichen" bedeutet das durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Telegraphiefunk vorgeschriebene Alarmzeichen.

(c) „Selbsttätiges Funkalarmgerät" bedeutet einen selbsttätigen Alarmzeichenempfänger, der auf das Alarmzeichen anspricht und amtlich zugelassen ist.

(d) „Notfrequenzen" bedeuten die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für den Telegraphiefunk bzw. den Sprechfunk zugeteilten Notfrequenzen. *)

(e) „Notzeichen" bedeutet ein durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenes Notzeichen.

(f) „Funker" bedeutet eine Person, die im Besitz eines Funkzeugnisses ist, das den Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst entspricht.

(g) Eine vorhandene Anlage ist eine bereits zur Zeit des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an Bord eines Schiffes eingebaute Anlage.

(h) Eine neue Anlage ist eine Anlage, die an die Stelle einer vorhandenen tritt, oder eine auf einem Schiff nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens eingebaute Anlage.

Regel 3

Telegraphiefunkanlagen

Fahrgastschiffe ohne Rücksicht auf ihre Größe und Frachtschiffe von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr müssen, soweit sie nicht auf Grund der Regel 5 davon befreit sind, mit einer Telegraphiefunkanlage ausgerüstet sein, die den Vorschriften der Regeln 9 und 10 entspricht.

Regel 4

Sprechfunkanlagen

Frachtschiffe von 500 Bruttoregistertonnen und mehr, jedoch unter 1600 Bruttoregistertonnen, müssen, wenn sie nicht mit einer den Vorschriften der Regeln 9 und 10 entsprechenden

*) Die zur Zeit vorgeschriebenen Frequenzen sind 500 kHz (Telegraphiefunk) und, sobald die dem Internationalen Fernmeldevertrag (Atlantic City, 1947) beigefügte Vollzugsordnung für den Funkdienst in Kraft tritt, 2182 kHz (Sprechfunk).

Regulations 9 and 10, shall, provided they are not exempted under Regulation 6, be fitted with a radiotelephone installation complying with the provisions of Regulation 15.

Regulation 5
Exemptions from Regulation 3

(a) The Contracting Governments consider it highly desirable not to deviate from the application of Regulation 3, nevertheless each Administration may grant to individual passenger and cargo ships belonging to its country exemptions of a partial and/or conditional nature, or complete exemption from the requirements of Regulation 3.

(b) The exemptions permitted under paragraph (a) of this Regulation shall be granted only to a ship engaged on a voyage where the maximum distance of the ship from the shore, the length of the voyage, the absence of general navigational hazards, and other conditions affecting safety are such as to render the full application of Regulation 3 unreasonable or unnecessary.

(c) Each Administration shall submit to the Organisation as soon as possible after the first of January in each year a report showing all exemptions granted under sub-paragraphs (a) and (b) of this Regulation during the previous calender year.

Regulation 6
Exemptions from Regulation 4

Each Administration may, if it considers that the route and conditions of the voyage are such as to render a radiotelephone installation unreasonable or unnecessary, exempt ships belonging to its country from the requirements of Regulation 4.

PART B
Watches

Regulation 7
Watches—Radiotelegraph

(a) (i) Each ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation shall, while at sea, carry at least one qualified operator*) and, if not fitted with an auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, listen continuously on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using some aural method.

(ii) However, in order to permit the installation of auto alarms developed in accordance with the specification in Regulation 11 in existing passenger ships below 3,000 tons gross

*) NOTE.—In some countries called radio officer.

conformément aux dispositions des Règles 9 et 10, doivent, s'ils n'en sont pas exemptés aux termes de la Règle 6, être pourvus d'une installation radiotéléphonique conformément aux dispositions de la Règle 15.

Règle 5
Exemption des Prescriptions de la Règle 3

(a) Les Gouvernements Contractants estiment qu'il est particulièrement indiqué de ne pas s'écarter des dispositions de la Règle 3; cependant chaque Administration aura le droit d'accorder à certains navires à passagers et à certains navires de charge appartenant à son pays, des exemptions de caractère partiel et/ou conditionnel ou même une exemption totale des prescriptions de la Règle 3.

(b) Les exemptions accordées en vertu du paragraphe (a) de la présente Règle ne seront accordées qu'à des navires effectuant un voyage au cours duquel la distance maxima à laquelle le navire s'éloignera de la côte, la longueur du voyage, l'absence des risques habituels de la navigation et autres conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale de la Règle 3 n'est ni raisonnable ni nécessaire.

(c) Chaque Administration soumettra à l'Organisation, dès que possible, après le 1er janvier de chaque année un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des alinéas (a) et (b) de la présente Règle, au cours de l'année civile précédente.

Règle 6
Exemption des Prescriptions de la Règle 4

Toute Administration peut, si elle estime que la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotéléphonique n'est ni raisonnable ni nécessaire, exempter des navires appartenant à s.n pays des prescriptions de la Règle 4.

PARTIE B
Services d'Écoute

Règle 7
Services d'écoute radiotélégraphiques

(a) (i) Tout navire qui, conformément aux dispositions de la Règle 3, doit être obligatoirement pourvu d'une installation radiotélégraphique, doit avoir à bord, lorsqu'il est à la mer, au moins un opérateur qualifié*) et, s'il n'est pas muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle, assurer un service d'écoute permanent sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute.

(ii) Cependant, en vue de permettre l'installation d'auto-alarmes réalisés conformément à la nouvelle spécification contenue dans la Règle 11, les Administrations pourront permettre

*) N.B.—Appelé dans certains pays: officier-radiotélégraphiste.

Telegraphiefunkanlage ausgerüstet sind, vorausgesetzt, daß sie nicht auf Grund der Regel 6 davon befreit sind, mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein, die den Vorschriften der Regel 15 entspricht.

Regel 5
Befreiungen von den Vorschriften der Regel 3

(a) Die vertragschließenden Regierungen erachten es als höchst erwünscht, nicht von der Anwendung der Regel 3 abzuweichen; indessen kann jede Verwaltung bestimmten Fahrgastschiffen und Frachtschiffen ihres Landes Befreiungen teilweiser und/oder bedingter Art oder eine völlige Befreiung von den Vorschriften der Regel 3 gewähren.

(b) Die gemäß Absatz (a) dieser Regel zugelassenen Befreiungen sollen nur einem Schiff gewährt werden, das sich auf einer Reise befindet, bei der die größte Entfernung des Schiffes von Land, die Länge der Reise, das Nichtvorhandensein navigatorischer Gefahren allgemeiner Natur sowie andere Bedingungen, die einen Einfluß auf die Sicherheit ausüben, derart sind, daß die volle Anwendung der Regel 3 unzweckmäßig oder unnötig sein würde.

(c) Jede Verwaltung soll der Organisation sobald wie möglich nach dem 1. Januar jeden Jahres einen Bericht vorlegen, aus dem alle gemäß Absatz (a) und (b) dieser Regel während des vorangegangenen Kalenderjahres gewährten Befreiungen hervorgehen.

Regel 6
Befreiungen von den Vorschriften der Regel 4

Jede Verwaltung kann, wenn sie der Ansicht ist, daß der Reiseweg und die Bedingungen der Fahrt derart sind, daß der Einbau einer Sprechfunkanlage unzweckmäßig oder unnötig sein würde, Schiffe ihres Landes von den Vorschriften der Regel 4 befreien.

TEIL B
Wachen

Regel 7
Wachen im Telegraphiefunkdienst

(a) (i) Jedes Schiff, das gemäß Regel 3 mit einer Telegraphiefunkanlage auszurüsten ist, muß, solange es sich auf See befindet, mindestens einen Funker*) an Bord haben und muß, wenn es nicht mit einem selbsttätigen Funkalarmgerät ausgerüstet ist, vorbehaltlich der Vorschriften des Absatzes (d) dieser Regel, auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz im Hektometerwellenbereich durch einen Funker, der die Wache mittels Hörempfangs wahrnimmt, einen ständigen Hördienst sicherstellen.

(ii) Um jedoch den Einbau selbsttätiger Funkalarmgeräte, die entsprechend den näheren Angaben in Regel 11 entwickelt sind, auf vorhandenen Fahrgastschiffen unter 3000

*) In einigen Ländern Funkoffizier genannt.

tonnage and existing cargo ships below 5,500 tons gross tonnage, not fitted with an auto alarm, Administrations may on such ships permit the hours of listening to be limited to those shewn in paragraphs (b) and (c) (i) of this Regulation for a period not exceeding two years from the date of coming into force of the present Convention.

Passenger Ships

(b) Each passenger ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation, if fitted with an auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using some aural method, as follows:—

(i) if carrying or certificated to carry 250 passengers or less, at least 8 hours listening a day in the aggregate;

(ii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage exceeding 16 hours duration between two consecutive ports, at least 16 hours listening a day in the aggregate. In this case the ship shall carry at least two qualified operators;

(iii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage of less than 16 hours duration between two consecutive ports, at least 8 hours listening a day in the aggregate.

Cargo Ships

(c) (i) Each cargo ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation, if fitted with an auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation and, while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using some aural method, as follows:—

(a) if of 5,500 tons gross tonnage and upwards, for at least 8 hours a day in the aggregate;

(b) if of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 5,500 tons gross tonnage for at least 8 hours a day in the aggregate. Administrations which on account of their special conditions find it impracticable to impose 8 hours listening shall take steps to ensure the maximum hours of listening possible and not

que les heures d'écoute soient limitées à celle prévues aux paragraphes (b) et (c) (i) de la présente Règle pendant une période n'excédant pas deux ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention, sur les navires à passagers existants de moins de 3.000 tonneaux et sur les navires de charge existants de moins de 5.000 tonneaux, qui ne seraient pas déjà pourvus d'un auto-alarme.

Navires à passagers

(b) Tout navire à passagers qui doit être obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de la Règle 3 doit, s'il est pourvu d'un auto-alarme, sous réserve des dispositions figurant au paragraphe (d) de la présente Règle et tant qu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes:—

(i) s'il transporte ou est autorisé à transporter jusqu'à 250 passagers, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour;

(ii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs dont la durée dépasse 16 heures, un total d'au moins 16 heures d'écoute par jour. Dans ce cas, le navire devra avoir à bord au moins deux opérateurs qualifiés;

(iii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs d'une durée de moins de 16 heures, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour.

Navires de charge

(c) (i) Tout navire de charge qui, conformément à la Règle 3, doit être pourvu d'une installation radiotélégraphique, s'il est muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes:—

(a) à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5.500 tonneaux, pendant au moins 8 heures par jour au total;

(b) à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux mais inférieure à 5.500 tonneaux, pendant au moins huit heures par jour au total. Les Administrations qui, en raison de conditions qui leur sont particulières, se trouvent dans l'impossibilité d'imposer un service d'écoute de 8 heures devront

Bruttoregistertonnen sowie auf vorhandenen Frachtschiffen unter 5500 Bruttoregistertonnen, die nicht mit einem selbsttätigen Funkalarmgerät ausgerüstet sind, zu ermöglichen, können die Verwaltungen auf solchen Schiffen eine Beschränkung des Hördienstes auf die Stunden zulassen, die in Absatz (b) und (c) (i) dieser Regel angegeben sind, und zwar für einen Zeitraum bis zu zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens.

Fahrgastschiffe

(b) Jedes Fahrgastschiff, das nach Regel 3 mit einer Telegraphiefunkanlage auszurüsten ist, muß, wenn es mit einem selbsttätigen Funkalarmgerät ausgerüstet ist, vorbehaltlich der Vorschriften des Absatzes (d) dieser Regel, auf See auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz im Hektometerwellenbereich durch einen Funker, der die Wache mittels Hörempfangs wahrnimmt, einen Hördienst wie folgt sicherstellen:—

(i) Wenn es 250 Fahrgäste oder weniger befördert oder ein Zeugnis hierfür besitzt, insgesamt mindestens 8 Stunden täglich;

(ii) wenn es mehr als 250 Fahrgäste befördert oder ein Zeugnis hierfür besitzt und sich auf einer Reise befindet, die länger als 16 Stunden zwischen zwei aufeinander folgenden Häfen dauert, insgesamt mindestens 16 Stunden täglich. In diesem Fall muß das Schiff mindestens zwei Funker an Bord haben;

(iii) wenn es mehr als 250 Fahrgäste befördert oder ein Zeugnis hierfür besitzt und sich auf einer Reise befindet, die weniger als 16 Stunden zwischen zwei aufeinander folgenden Häfen dauert, insgesamt mindestens 8 Stunden täglich.

Frachtschiffe

(c) (i) Jedes Frachtschiff, das nach Regel 3 mit einer Telegraphiefunkanlage auszurüsten ist, muß, wenn es mit einem selbsttätigen Funkalarmgerät ausgerüstet ist, vorbehaltlich der Vorschriften des Absatzes (d) dieser Regel, auf See auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz im Hektometerwellenbereich durch einen Funker, der die Wache mittels Hörempfangs wahrnimmt, einen Hördienst wie folgt sicherstellen: —

(a) Auf Schiffen von 5500 Bruttoregistertonnen und mehr insgesamt mindestens 8 Stunden täglich;

(b) auf Schiffen von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr, jedoch unter 5500 Bruttoregistertonnen, insgesamt mindestens 8 Stunden täglich. Verwaltungen, die es wegen der für sie vorliegenden besonderen Verhältnisse für undurchführbar halten, einen achtstündigen Hördienst vorzuschreiben, müssen Schritte unterneh-

less than 2 hours a day in the aggregate.*)

(ii) Each cargo ship of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage and fitted with a radiotelegraph installation as a consequence of Regulation 4, shall carry at least one qualified operator and shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band, by means of a qualified operator using some aural method, during such periods as may be determined by the Administration.

(d) During the period when a qualified operator is required by this Regulation to listen on the distress frequency the operator may discontinue such listening during the time when he is handling traffic on other frequencies, or performing other essential radio duties, but only if it is impracticable to listen by some aural means such as split headphones or loud speaker. When this aural listening is impracticable, the auto alarm if fitted shall be in operation. The provisions of this paragraph shall not relieve the ship from compliance with the provisions of the Radio Regulations in regard to the "silence periods".

(e) In all ships fitted with an auto alarm this auto alarm shall, while the ship is at sea, be in operation whenever there is no listening being done under paragraphs (b), (c) or (d).

(f) The listening periods provided for by this Regulation, including those which are determined by the Administration should be maintained preferably during periods prescribed for radiotelegraph service by the Radio Regulations.

Regulation 8

Watches—Radiotelephone

Each ship which is fitted with a radiotelephone installation in accordance with Regulation 4 shall, for safety purposes, carry at least one qualified operator (who may be a member of the crew holding only a certificate for radiotelephony) and shall, while at sea, listen on the radiotelephone distress frequency in the medium frequency band during such periods as may be determined by the Administration.

*) NOTE: The Netherlands Administration find it impracticable to comply entirely with this sub-paragraph, in respect of cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 3,500 tons gross tonnage. Nevertheless this Administration agrees to take steps to ensure the maximum possible hours of listening in such ships.

prendre des dispositions pour assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute, qui ne sera pas inférieur à 2 heures par jour au total.*)

(ii) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux, pourvu d'une installation radio-télégraphique par application de la Règle 4, doit avoir à bord au moins un opérateur qualifié et doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié faisant la veille à l'écoute, pendant les périodes qui pourront être prescrites par l'Administration.

(d) Aux heures où un opérateur qualifié devra, en vertu de la présente Règle, écouter sur la fréquence de détresse, cet opérateur pourra interrompre ce service, lorsqu'il assurera le service du trafic sur d'autres fréquences, ou accomplira d'autres fonctions essentielles relatives à la Radio; il ne pourra le faire que si, en pratique il lui est impossible d'assurer l'écoute par quelque autre moyen, tels que: casque à deux branchements ou haut-parleur. Si cette veille à l'écoute est impossible dans la pratique, l'auto-alarme, s'il y en a un à bord, devra être mis en service. Les dispositions du présent paragraphe ne dispensent pas le navire de se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications relatives aux "périodes de silence".

(e) A bord de tous les navires munis d'un auto-alarme, cet auto-alarme devra, lorsque le navire est à la mer, être mis en service à tous les moments où il ne sera pas effectué de veille en vertu du paragraphe (b), (c) ou (d).

(f) Les périodes d'écoute prévues par la présente Règle, y compris celles fixées par l'Administration, devront être observées de préférence aux heures fixées par le Règlement des Radiocommunications pour la service radiotélégraphique.

Règle 8

Service d'Écoute—Radiotéléphonie

Tout navire muni d'une installation radiotéléphonique, conformément à la Règle 4, doit, pour des raisons de sécurité, avoir à bord au moins un opérateur qualifié (qui pourra être un membre de l'équipage ne possédant qu'un certificat de Radiotéléphoniste) et assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotéléphonique, dans la bande des fréquences moyennes, pendant les périodes qui pourront être fixées par l'Administration.

*) N.B.—L'Administration des Pays-Bas estime pratiquement impossible de se conformer entièrement aux termes de cet alinéa, en ce qui concerne les navires de charge de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, et de moins de 3.500 tonneaux de jauge brute. Néanmoins, cette Administration est d'accord pour prendre des mesures destinées à assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute à bord de ces navires.

men, um die größtmögliche Hörbereitschaftszeit sicherzustellen, insgesamt jedoch mindestens 2 Stunden täglich.*)

(ii) Jedes Frachtschiff von 500 Bruttoregistertonnen und mehr, aber unter 1600 Bruttoregistertonnen, das nach Regel 4 mit einer Telegraphiefunkanlage ausgerüstet ist, muß mindestens einen Funker an Bord haben und muß, vorbehaltlich der Vorschriften des Absatzes (d) dieser Regel, auf See auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz im Hektometerwellenbereich durch einen Funker, der die Wache mittels Hörempfangs wahrnimmt, einen Hördienst zu den Zeiten sicherstellen, die von der Verwaltung bestimmt werden können.

(d) Während der Zeit, in der ein Funker nach dieser Regel auf der Notfrequenz hören muß, kann er diesen Dienst für die Zeitdauer unterbrechen, in der er den Verkehr auf anderen Frequenzen abwickelt oder andere wichtige Funkaufgaben erledigt, jedoch nur dann, wenn es unmöglich ist, durch irgendwelche anderen Mittel den Hörempfang sicherzustellen, wie z. B. durch Kopfhörer für Zweifachempfang oder durch Lautsprecher. Ist dieser Hörempfang nicht durchführbar, so muß das selbsttätige Funkalarmgerät, falls eingebaut, eingeschaltet sein. Die Vorschriften dieses Absatzes entbinden das Schiff nicht von der Verpflichtung, den Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst bezüglich der Zeiten der „Funkstille" nachzukommen.

(e) Auf allen mit einem selbsttätigen Funkalarmgerät ausgestatteten Schiffen muß dieses Gerät, solange sich das Schiff in See befindet, in Betrieb sein, wenn kein Hördienst gemäß Absatz (b), (c) oder (d) durchgeführt wird.

(f) Die durch diese Regel vorgesehenen Hörzeiten, einschließlich der durch die Verwaltung festgesetzten, sollten vorzugsweise in den durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Dienststunden für Telegraphiefunk liegen.

Regel 8

Wachen im Sprechfunkdienst

Jedes Schiff, das nach Regel 4 mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet ist, muß für Sicherheitszwecke mindestens einen Funker an Bord haben (der ein Besatzungsmitglied sein kann, das nur ein Sprechfunkzeugnis besitzt) und muß auf See auf der Sprechfunk-Notfrequenz im Hektometerwellenbereich während der Zeiten, die von der Verwaltung bestimmt werden können, einen Hördienst sicherstellen.

*) Die niederländische Verwaltung hält es für undurchführbar, sich in bezug auf Frachtschiffe von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr, jedoch unter 3500 Bruttoregistertonnen, völlig an diesen Absatz zu halten. Diese Verwaltung erklärt sich jedoch bereit, Schritte zu unternehmen, um die größtmögliche Hörbereitschaftszeit auf solchen Schiffen sicherzustellen.

PART C

Technical Requirements

Regulation 9

Radiotelegraph Stations

(a) The ship's radiotelegraph station shall be so located that no harmful interference from extraneous mechanical or other noise will be caused to the proper reception of radio signals. The station shall be placed as high in the ship as is practicable, so that the greatest possible degree of safety may be secured.

(b) There shall be provided between the radiotelegraph operating room and the bridge and one other place, if any, from which the ship is navigated, an efficient two-way system for calling and voice communication which shall be independent of the main communication system on the ship.

(c) A reliable clock, equipped with a dial not less than 5 inches in diameter and provided with a concentric seconds hand, shall be securely mounted in the radiotelegraph operating room in such a position that the entire dial can be easily and accurately observed by the operator from the telegraph operating position and the auto alarm testing position.

(d) A reliable emergency light shall be provided in the radiotelegraph operating room permanently arranged so as to provide satisfactory illumination of the operating controls of the main and emergency radiotelegraph installations and of the clock required by paragraph (c) of this Regulation.

(e) If a separate emergency radiotelegraph operating room is provided the requirements of paragraphs (b), (c) and (d) shall apply to it.

(f) The ship's radiotelegraph station shall be provided with such spare parts, tools and testing equipment as will enable the radiotelegraph installation to be maintained in efficient working condition while at sea.

Regulation 10

Radiotelegraph Installations

(a) Except as otherwise expressly provided in this Regulation:—

(i) The radiotelegraph installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation, electrically separate and electrically independent of each other.

(ii) A main and an emergency aerial shall be provided and installed, provided that the Administration may except any ship from the provision of an emergency aerial if it is satisfied that the fitting of such an aerial is impracticable or unreasonable, but in such case a spare aerial completely assembled for imme-

PARTIE C

Conditions techniques requises

Règle 9

Stations de Radiotélégraphie

(a) La station de radiotélég·aphie doit être placée de telle manière qu'aucun brouillage nuisible provenant d'un bruit extérieur, d'origine mécanique ou autre, n'empêche une réception convenable des signaux radiotélégraphiques. La station doit être placée aussi haut que possible sur le navire afin d'assurer la plus grande sécurité possible.

(b) On doit prévoir entre la cabine de radiotélégraphie et la passerelle et un autre endroit, s'il en existe, d'où l'on dirige le navire, une liaison bilatérale, efficace pour appeler et converser, qui doit être indépendante du réseau principal du navire.

(c) Une pendule d'un fonctionnement sûr dont le diamètre de cadran ne sera pas inférieur à 12,5 cm (ou 5 pouces), munie d'une aiguille centrale battant la seconde, sera solidement fixée dans la cabine de radiotélégraphie. Sa position doit être telle que le cadran entier puisse être observé facilement et avec précision par l'opérateur, de la position de travail télégraphique et de la position d'essai de l'auto-alarme.

(d) La cabine de radiotélégraphie doit avoir un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, installé en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des appareils de commande et de contrôle des installations principales et de secours ainsi que de la pendule exigée par le paragraphe (c) de la présente Règle.

(e) S'il existe une cabine de radiotélégraphie de secours distincte, elle doit être soumise aux dispositions des paragraphes (b), (c) et (d).

(f) La station de radiotélégraphie du navire doit être pourvue des pièces de rechange, de l'outillage et des appareils de contrôle nécessaires pour maintenir en bonne condition de fonctionnement l'installation radiotélégraphique pendant que le navire est à la mer.

Règle 10

Installations radiotélégraphiques

(a) Sauf dispositions expresses contraires de la présente Règle:—

(i) L'installation radiotélégraphique doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve), électriquement séparées et électriquement indépendantes l'une de l'autre.

(ii) Un aérien principal et un aérien de secours doivent être prévus et installés, étant entendu toutefois que l'Administration peut exempter tout navire des prescriptions relatives à l'aérien de secours si elle considère que l'installation de cet aérien n'est ni praticable ni raisonnable. Mais en ce cas on doit prévoir

TEIL C

Technische Anforderungen

Regel 9

Telegraphiefunkstellen

(a) Die Telegraphiefunkstelle des Schiffes muß so untergebracht sein, daß keine schädliche Störung durch ein fremdes Geräusch mechanischer oder sonstiger Art den sicheren Empfang der Funkzeichen beeinträchtigt. Die Funkstelle muß so hoch wie möglich im Schiff untergebracht sein, damit der größtmögliche Sicherheitsgrad gewährleistet werden kann.

(b) Zwischen dem Funkraum und der Brücke sowie einer weiteren Stelle, falls vorhanden, von der aus das Schiff geführt wird, muß eine brauchbare, beiderseitig benutzbare Anruf- und Sprechverbindung vorhanden sein, die unabhängig von der Hauptverständigungsanlage des Schiffes sein muß.

(c) Eine zuverlässige Uhr mit einem Zifferblatt von mindestens 12,5 Zentimeter (oder 5 Zoll) Durchmesser und mit einem konzentrischen Sekundenzeiger muß im Funkraum an solcher Stelle sicher angebracht sein, daß der Funker von seinem Arbeitsplatz und vom Prüfplatz des selbsttätigen Funkalarmgeräts aus das gesamte Zifferblatt leicht und genau beobachten kann.

(d) Eine zuverlässige Notbeleuchtung muß im Funkraum vorhanden sein. Sie muß stets so angebracht sein, daß die Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen der Haupt- und Notfunkanlagen und die in Absatz (c) geforderte Uhr ausreichend beleuchtet sind.

(e) Ist ein besonderer Not-Funkraum vorhanden, so müssen die Anforderungen der Absätze (b), (c) und (d) auf ihn angewendet werden.

(f) Die Telegraphiefunkstelle des Schiffes muß derart mit Ersatzteilen, Werkzeug und Prüfeinrichtungen ausgerüstet sein, daß sich die Telegraphiefunkanlage auf See in voll betriebsfähigem Zustand erhalten läßt.

Regel 10

Telegraphiefunkanlagen

(a) Ist in dieser Regel nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen, so gilt folgendes: —

(i) Die Telegraphiefunkanlage muß aus einer Haupt- und einer Not-(Ersatz-) Anlage bestehen, die elektrisch getrennt und elektrisch unabhängig voneinander sind.

(ii) Eine Haupt- und eine Notantenne müssen vorhanden und aufgebracht sein, jedoch mit der Maßgabe, daß die Verwaltung jedes Schiff von der Befolgung der Bestimmung bezüglich der Notantenne befreien kann, wenn sie davon überzeugt ist, daß die Aufbringung einer solchen Antenne nicht durchführbar oder

diate replacement shall be carried.

The main aerial shall be suitably protected against breakage caused by whipping of the mast or masts.

(iii) The main installation shall include a main transmitter, main receiver, and main source of energy.

(iv) The emergency (reserve) installation shall include an emergency transmitter, emergency receiver, and emergency source of energy.

(b) In the case of existing installations on passenger ships the application of the requirement for a separate emergency transmitter and a separate emergency source of energy may, if the main transmitter and main source of energy comply with all the requirements for the emergency transmitter and emergency source of energy as defined in this Regulation, be delayed for a period not exceeding three years from the coming into force of the present Convention.

(c) In the case of:—

(i) existing installations on cargo ships, and

(ii) new installations on cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage,

if the main transmitter and main source of energy comply with all the requirements for the emergency transmitter and the emergency source of energy, the latter are not obligatory.

(d) The main and emergency (reserve) installations shall be capable of being quickly connected with either the main aerial or the emergency aerial if installed.

(e) All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed as high in the ship as is practicable so that the greatest possible degree of safety may be secured.

(f) The main and emergency (reserve) transmitters shall be capable of transmitting on the radiotelegraph frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band, and shall have a depth of modulation of not less than 70 per cent. In addition, the main transmitter shall be capable of transmitting on the frequencies, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for the purpose of safety of navigation in the medium frequency band.

(g) In new installations the main and emergency (reserve) transmitters shall have a note frequency of more than 450 and less than 1,350 cycles per second.

à bord un aérien de secours complètement assemblé, en vue d'un remplacement immédiat.

L'aérien principal doit être correctement protégé d'une rupture causée par les vibrations du ou des mâts.

(iii) L'installation principale doit comprendre un émetteur principal, un récepteur principal et une source principale d'énergie.

(iv) L'installation de secours (réserve) doit comprendre un émetteur de secours, un récepteur de secours et une source d'énergie de secours.

(b) Pour les installations existantes sur les navires à passagers et dans le cas où l'émetteur principal et la souce d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises de l'émetteur de secours et de la souce d'énergie de secours, tels qu'ils sont définis dans la présente Règle, l'application de la prescription concernant l'existence d'un émetteur de secours séparé et d'une source d'énergie de secours séparée peut être différée pendant une période n'excédant pas trois ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) En ce qui concerne:—

(i) les installations existantes sur les navires de charge,

(ii) les installations nouvelles sur les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux,

si l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises pour l'émetteur de secours et pour la source d'énergie de secours, ces derniers ne sont pas obligatoires.

(d) Les installations principales et de secours doivent pouvoir être connectées rapidement soit avec l'aérien principal, soit avec l'aérien de secours, s'il en existe un.

(e) Tous les éléments de l'installation de secours (réserve) doivent être placés sur le navire aussi haut que possible pour assurer la plus grande sécurité possible.

(f) L'émetteur et l'émetteur de secours (réserve) doivent pouvoir émettre sur la fréquence radiotélégraphique, et utiliser une classe d'émission, assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse et doivent avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent. De plus, l'émetteur principal doit pouvoir émettre sur les fréquences et utiliser une classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la sécurité de la navigation.

(g) Dans les installations nouvelles, l'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doivent avoir une fréquence de modulation supérieure à 450 et inférieure à 1.350 cycles par seconde.

nicht zweckmäßig ist. In diesem Fall muß jedoch eine vollständig vorbereitete Notantenne zum sofortigen Ersatz vorhanden sein.

Die Hauptantenne ist in geeigneter Weise gegen Bruch, der durch Schwingungen des oder der Masten verursacht werden kann, zu schützen.

(iii) Die Hauptanlage muß aus einem Hauptsender, einem Hauptempfänger und einer Hauptstromquelle bestehen.

(iv) Die Not- (Ersatz-) Anlage muß aus einem Notsender, einem Notempfänger und einer Notstromquelle bestehen.

(b) Falls es sich um vorhandene Anlagen auf Fahrgastschiffen handelt, kann die Anwendung der Vorschrift über das Vorhandensein eines getrennten Notsenders und einer getrennten Notstromquelle für eine Zeitdauer bis zu drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens ausgesetzt werden, wenn der Hauptsender und die Hauptstromquelle allen in dieser Regel festgesetzten Anforderungen bezüglich des Notsenders und der Notstromquelle entsprechen.

(c) Handelt es sich um

(i) vorhandene Anlagen auf Frachtschiffen und

(ii) neue Anlagen auf Frachtschiffen von 500 Bruttoregistertonnen und mehr, jedoch unter 1600 Bruttoregistertonnen,

und entsprechen der Hauptsender und die Hauptstromquelle allen Anforderungen, die an den Notsender und die Notstromquelle gestellt werden, so sind letztere nicht vorgeschrieben.

(d) Die Haupt- und die Not- (Ersatz-) Anlage müssen rasch entweder mit der Haupt- oder der Notantenne, falls diese aufgebracht ist, verbunden werden können.

(e) Alle Teile der Not- (Ersatz-) Anlage müssen so hoch wie möglich im Schiff untergebracht sein, damit der größtmögliche Sicherheitsgrad gewährleistet werden kann.

(f) Der Haupt- und der Not- (Ersatz-) Sender müssen auf der Telegraphiefunkfrequenz senden und eine Sendeart benutzen können, die für Notfälle im Hektometerwellenbereich durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst zugeteilt sind. Sie müssen einen Modulationsgrad von mindestens 70% haben. Außerdem muß der Hauptsender auf den Frequenzen senden und eine Sendeart benutzen können, die im Hektometerwellenbereich für die Zwecke der Sicherheit der Schiffahrt durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst zugeteilt sind.

(g) Bei neuen Anlagen muß die Modulationsfrequenz des Haupt- und des Not- (Ersatz-) Senders mehr als 450 und weniger als 1350 Hz betragen.

(h) The main and emergency (reserve) transmitters shall have a minimum normal range as specified below, that is to say, they must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by day and under normal conditions and circumstances over the specified ranges [1]). (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength at the receiver is at least 50 microvolts per metre.)

	Minimum normal range in miles	
	Main transmitter	Emergency transmitter
All passenger ships, and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and over	150	100
Cargo ships below 1,600 tons gross tonnage ..	100	75

(i) (i) The main and emergency receivers shall be capable of receiving the radiotelegraph frequency, and the classes of emission, assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band.

(ii) In addition, the main receiver shall permit of the reception of such of the frequencies and classes of emission used for the transmission of time signals, meteorological messages and such other communications relating to safety of navigation as may be considered necessary by the Administration.

(iii) The auto alarm receiver may be used as the emergency receiver.

1) In the absence of a direct measurement of the field strength the following data may be used as a guide for approximately determining the normal range:—

Normal range in miles	Metre-amperes 2)	Total aerial power (watts) 3)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

2) This figure represents the product of the maximum hight of the aerial above the deepest load water line in metres and the aerial current in amperes (R.M.S. value).

The values given in the second column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{effective aerial height}}{\text{maximum aerial height}} = 0 \cdot 47$$

This ratio varies with local conditions of the aerial and may vary between about 0·3 and 0·7.

3) The values given in the third column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{radiated aerial power}}{\text{total aerial power}} = 0 \cdot 08$$

This ratio varies considerably according to the values of effective aerial height and aerial resistance.

(h) Les émetteurs principal et de secours (réserve) doivent avoir une portée normale minimum telle qu'elle est spécifiée ci-dessous, c'est-à-dire qu'ils doivent pouvoir transmettre aux distances spécifiées des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour, et dans des conditions et des circonstances normales.[1]) (Des signaux clairement perceptibles doivent normalement pouvoir être reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ au récepteur est au moins de 50 microvolts par mètre.)

	Portée minimum normal en mile marins	
	Emetteur principal	Emetteur de secours
Tous navires à passagers, et navires de charge de 1.600 tonneaux et au-dessus	150	100
Navires de charge de moins de 1.600 tonneaux	100	75

(i) (i) Le récepteur principal et le récepteur de secours doivent pouvoir recevoir sur la fréquence radiotélégraphique et dans les classes d'émissions assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse.

(ii) En outre, le récepteur principal doit permettre la réception des fréquences et des classes d'émissions utilisées pour la transmission des signaux horaires, des messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation que l'Administration peut considérer comme nécessaires.

(iii) Le récepteur de l'auto-alarme peut tenir lieu de récepteur de secours.

1) En l'absence d'une mesure directe de l'intensité de champ, les données suivantes peuvent servir de guide pour déterminer approximativement la portée normale:—

Portée normale en milles mairns	Mètre-Ampères 2)	Puissance totale dans l'aérien (watts) 3)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

2) Ce nombre représente le produit de la hauteur maximum, exprimée en mètres, de l'aérien au-dessus de la ligne de charge maximum par le courant de l'aérien exprimé en ampères (valeur efficace).

Les valeurs données dans la table (colonne 2) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{hauteur effective d'aérien}}{\text{hauteur maximum d'aérien}} = 0{,}47$$

Ce rapport varie avec les conditions locales de l'aérien et peut varier entre 0,3 et 0,7 environ.

3) Les valeurs données par le tableau (colonne 3) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{puissance rayonnée par l'aérien}}{\text{puissance totale dans l'aérien}} = 0{,}08$$

Ce rapport varie considérablement suivant les valeurs de la hauteur effective et de la résistance de l'aérien.

(h) Der Haupt- und der Not- (Ersatz-) Sender müssen eine Normalreichweite haben, die mindestens so groß ist wie nachstehend erläutert, d. h. sie müssen bei Tage unter normalen Bedingungen und Verhältnissen über die angegebenen Reichweiten gut verständliche Zeichen von Schiff zu Schiff übermitteln können.[1]) (Gut verständliche Zeichen werden normalerweise empfangen, wenn der Effektivwert der Feldstärke am Empfänger mindestens 50 Mikrovolt pro Meter beträgt).

	Normalreichweite in Seemeilen mindestens	
	Haupt-sender	Not-sender
Alle Fahrgastschiffe sowie alle Frachtschiffe von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr .	150	100
Frachtschiffe unter 1600 Bruttoregistertonnen ...	100	75

(i) (i) Der Haupt- und der Notempfänger müssen auf der Telegraphiefunkfrequenz und bei Sendearten empfangen können, wie sie durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle im Hektometerwellenbereich zugeteilt sind.

(ii) Außerdem muß der Hauptempfänger den Empfang solcher Frequenzen und Sendearten ermöglichen, wie sie für die Übermittlung von Zeitzeichen, Wettermeldungen sowie anderer Nachrichten benutzt werden, die sich auf die Sicherheit der Schiffahrt beziehen und von der Verwaltung für notwendig erachtet werden.

(iii) Der Empfänger des selbsttätigen Funkalarmgerätes kann als Notempfänger benutzt werden.

1) Fehlt eine direkte Messung der Feldstärke, so können die folgenden Angaben als Richtlinie für die ungefähre Bestimmung der Normalreichweite dienen:—

Normalreichweite in Seemeilen	Meter-ampère 2)	Gesamt-antennen-leistung (Watt) 3)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

2) Diese Zahlen stellen das Produkt der größten Höhe der Antenne über der Tiefladelinie in Meter und des Antennenstroms in Ampère (Effektivwert) dar.

Die in der zweiten Spalte der Tabelle an gegebenen Werte entsprechen einem Durchschnittswert des Verhältnisses:

$$\frac{\text{effektive Antennenhöhe}}{\text{größte Antennenhöhe}} = 0{,}47$$

Dieses Verhältnis wechselt mit den für die Antenne vorliegenden örtlichen Bedingungen und kann zwischen etwa 0,3 und 0,7 schwanken.

3) Die in der dritten Spalte angegebenen Werte entsprechen einem Durchschnittswert des Verhältnisses:

$$\frac{\text{ausgestrahlte Antennenleistung}}{\text{Gesamt-Antennenleistung}} = 0{,}08$$

Dieses Verhältnis wechselt beträchtlich entsprechend den Werten der effektiven Antennenhöhe und des Antennenwiderstandes.

(j) The main receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals in headphones or by means of a loudspeaker when the receiver input is as low as 100 microvolts. The emergency receiver shall have the same sensitivity except in cases where an approved auto alarm is used as the emergency receiver.

(k) There shall be available at all times, while the ship is at sea, a supply of electrical power sufficient for operating the main installation over the normal range required by paragraph (h) of this Regulation as well as for the purpose of charging any batteries forming part of the radiotelegraph installation. The voltage of the supply for the main installation shall be maintained as near the rated voltage as possible, and if practicable within ± 10 per cent.

(l) The emergency (reserve) installation shall be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the ship's electricity system. The source of energy shall preferably consist of accumulator batteries and shall under all circumstances be capable of being put into operation rapidly and of operating the emergency (reserve) transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions besides any of the additional loads mentioned below.

(m) The emergency source of energy may be used only to supply:—

(i) the emergency installation and the automatic alarm signal keying device specified in paragraph (s) of this Regulation;

(ii) the emergency light specified in paragraph (d) of Regulation 9;

(iii) the auto alarm; and

(iv) the direction finder.

(n) Notwithstanding the provisions of paragraph (m) of this Regulation, in cargo ships, an Administration may authorise the use of the emergency source of energy for a small number of low-power emergency circuits which are wholly confined to the upper part of the ship, such as emergency lighting on the boat deck, on condition that these can be readily disconnected if necessary.

(o) The emergency source of energy and its switchboard shall be readily accessible to the radio operator and shall wherever possible be placed in close proximity to a radio room.

(p) While the ship is at sea, accumulator batteries, whether forming part of the main installation or emergency (reserve) installation, shall be brought up to the normal fully-charged condition daily.

(j) Le récepteur principal doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans les écouteurs ou dans un haut-parleur, même lorsque la tension d'entrée du récepteur n'est que de 100 microvolts. Le récepteur de secours doit avoir la même sensibilité excepté dans les cas où un système agréé d'auto-alarme est utilisé comme récepteur de secours.

(k) Une alimentation d'énergie électrique, suffisante pour faire fonctionner l'installation principale, à la portée normale requise par le paragraphe (h) de la présente Règle aussi bien que pour charger toutes les batteries d'accumulateurs faisant partie de l'installation radiotélégraphique, doit être disponible à tout moment pendant que le navire est à la mer. La tension de l'alimentation de l'installation principale doit être maintenue aussi près que possible de la tension normale, et si possible à ± 10 pour cent près.

(l) L'installation de secours (réserve) doit être munie d'une source d'énergie indépendante de celle de la puissance propulsive du navire et de son réseau électrique. Cette source doit être constituée de préférence par des batteries d'accumulateurs et doit en toutes circonstances pouvoir être mise en marche rapidement et faire fonctionner l'émetteur et le récepteur de secours (réserve) dans des conditions normales d'exploitation, pendant au moins six heures consécutives, et, en outre, toutes les autres charges supplémentaires mentionnées plus bas.

(m) La source d'énergie de secours ne doit être utilisée que pour alimenter:—

(i) l'installation de secours et le dispositif de manipulation automatique du signal d'alarme spécifié au paragraphe (s) de la présente Règle;

(ii) l'éclairage du signal d'alarme spécifié au paragraphe (d) de la Règle 9;

(iii) l'auto-alarme, et

(iv) le radiogoniomètre.

(n) Nonobstant les prescriptions du paragraphe (m) de la présente Règle, une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge, autoriser l'usage de la source d'énergie de secours pour alimenter un petit nombre de circuits de secours de faible puissance entièrement localisés à la partie supérieure du navire, à la condition que ces circuits puissent être facilement coupés, si nécessaire.

(o) La source d'énergie de secours et son tableau de distribution doivent être facilement accessibles à l'opérateur de radiotélégraphie et doivent, quand cela est possible, se trouver dans le voisinage immédiat de la cabine de rediotélégraphie.

(p) Pendant que le navire est à la mer, les batteries d'accumulateurs, qu'elles fassent partie de l'installation principale ou de l'installation de secours (réserve), doivent être chaque jour chargées à pleine charge.

(j) Der Hauptempfänger muß eine ausreichende Empfindlichkeit besitzen, um Zeichen in Kopfhörern oder in einem Lautsprecher wiederzugeben, selbst wenn die Eingangsspannung am Empfänger nur 100 Mikrovolt beträgt. Der Notempfänger muß die gleiche Empfindlichkeit haben, außer in Fällen, in denen ein zugelassenes selbsttätiges Funkalarmgerät als Notempfänger benutzt wird.

(k) Solange das Schiff auf See ist, muß jederzeit eine elektrische Stromversorgung zur Verfügung stehen, die ausreicht, um die Hauptanlage über die in Absatz (h) dieser Regel geforderte Normalreichweite zu betreiben und um außerdem alle zur Telegraphiefunkanlage gehörenden Batterien zu laden. Die Spannung der Stromversorgung für die Hauptanlage ist möglichst nahe der Nennspannung zu halten; sie muß, falls möglich, innerhalb ± 10 % liegen.

(l) Die Not- (Ersatz-) Anlage muß über eine Stromquelle verfügen, die von der Antriebsmaschinenanlage des Schiffes und seinem elektrischen Netz unabhängig ist. Diese Stromquelle muß vorzugsweise aus Akkumulatorenbatterien bestehen und derart sein, daß sie unter allen Verhältnissen schnell in Betrieb gesetzt werden kann. Sie muß den Not- (Ersatz-) Sender und Empfänger mindestens sechs Stunden ununterbrochen bei normalen Betriebsbedingungen neben allen weiteren unten erwähnten zusätzlichen Belastungen betreiben können.

(m) Die Notstromquelle darf nur für folgende Versorgungszwecke benutzt werden:—

(i) Für die Notlage und für das in Absatz (s) dieser Regel bezeichnete selbsttätige Alarmzeichen-Tastgerät;

(ii) für die in Absatz (d) der Regel 9 bezeichnete Notbeleuchtung;

(iii) für das selbsttätige Funkalarmgerät und

(iv) für das Peilfunkgerät.

(n) Ungeachtet der Vorschriften des Absatzes (m) dieser Regel kann eine Verwaltung auf Frachtschiffen die Benutzung der Notstromquelle für eine geringe Anzahl von Notstromkreisen mit geringer Leistung genehmigen, die jedoch ausschließlich auf den oberen Teil des Schiffes beschränkt sind, wie z. B. die Notbeleuchtung auf dem Bootsdeck, sofern diese Stromkreise, falls erforderlich, leicht abgeschaltet werden können.

(o) Die Notstromquelle und ihre Schalttafel müssen für den Funker leicht zugänglich und, wenn irgend möglich, in unmittelbarer Nähe des Funkraums untergebracht sein.

(p) Solange das Schiff auf See ist, müssen die Akkumulatorenbatterien, gleichgültig, ob sie einen Teil der Hauptanlage bilden oder zur Not- (Ersatz-) Anlage gehören, täglich voll aufgeladen werden.

(q) The radiotelegraph installation shall be provided with a device permitting changeover from transmission to reception and *vice versa* without manual switching. The application of this requirement may be delayed for one year after the date of the coming into force of the present Convention.

(r) All steps shall be taken to eliminate so far as is possible the causes of, and to suppress, radio interference from electrical and other apparatus on board.

(s) In addition to means for manually transmitting the auto alarm signal, an automatic alarm signal keying device shall be provided, capable of automatically keying the main and the emergency (reserve) installation so as to transmit the alarm signal. If electrically operated, this keying device shall be capable of operation from the emergency power supply. The application of this requirement may be delayed for two years after the date of the coming into force of the present Convention.

(t) At sea, if not used for communications, the emergency transmitter shall be tested daily using a suitable artificial aerial, and at least once during each voyage using the emergency aerial if installed. The emergency power supply shall also be tested daily.

(u) Notwithstanding the provisions of Regulation 4, an Administration may, in the case of cargo ships below this Regulation, provided that the 1,600 tons gross tonnage, relax the full requirements of Regulation 9 and this regulation, provided that the standard of the installation shall in no case fall below the equivalent of that prescribed under Regulation 15 for radiotelephone installations so far as applicable.

Regulation 11

Auto Alarms

(a) Any new type of auto alarm which is approved after the date of coming into force of the present Convention for use in accordance with the present Regulations shall comply with the following minimum requirements:—

(i) In the absence of interference of any kind it must be capable of being operated, without manual adjustment, by any alarm signal transmitted on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band using the classes of emission assigned by the Radio Regulations for the alarm signal, provided that the frequency does not vary more than 8 kc/s from the nominal frequency and the strength of the signal at the receiver input is greater than 100 microvolts and less than 1 volt.

(q) L'installation radiotélégraphique doit être munie d'un dispositif permettant le passage de l'émission à la réception et vice-versa sans commutation manuelle. L'application de cette prescription peut être différée pendant une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(r) On prendra toutes dispositions utiles pour éliminer autant que possible les causes de brouillage radioélectriques provenant des appareils électriques et des autres appareils du bord et pour supprimer ce brouillage.

(s) Pour émettre le signal d'alarme, on doit prévoir, outre les moyens d'émission manuelle, un appareil de manipulation automatique capable d'actionner l'installation principale et l'installation de secours (réserve). Si ce dispositif de manipulation est commandé électriquement, il doit pouvoir fonctionner sur la source d'énergie de secours. L'application de cette prescription peut être différée pendant deux ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(t) Pendant que le navire est à la mer, l'émetteur de secours, s'il n'est pas utilisé pour les communications, doit être essayé chaque jour sur une antenne fictive convenable, et une fois au moins pendant chaque voyage sur l'aérien de secours s'il est monté. La source d'énergie de secours doit aussi être essayée chaque jour.

(u) Nonobstant les prescriptions du Règlement 4 une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge de moins de 1.600 tonneaux de jauge brute, admettre des atténuations à la Règle 9 et à la présente Règle, pourvu qu'en aucun cas la qualité de l'installation ne puisse être inférieure au niveau exigé par la Règle 15 pour les installations radiotéléphoniques, dans la mesure où cette Règle est applicable.

Règle 11

Auto-Alarmes

(a) Tout nouveau type d'auto-alarme qui sera approuvé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, pour être utilisé conformément à la présente Règle, devra répondre aux conditions minimums suivantes:—

(i) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit être mis en action, sans réglage manuel, par tout signal d'alarme transmis sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant les classes d'émission assignées dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications pour le signal d'alarme, pourvu que la fréquence ne s'écarte pas de plus de 8 kcs. de la fréquence nominale et que l'intensité du signal à l'entrée du récepteur soit supérieure à 100 microvolts et inférieure à 1 volt.

(q) Die Telegraphiefunkanlage muß mit einer Vorrichtung versehen sein, die es ermöglicht, ohne Handschaltung von Senden auf Empfang und umgekehrt umzuschalten. Die Anwendung dieser Forderung kann bis zu einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens ausgesetzt werden.

(r) Es müssen alle Maßnahmen getroffen werden, um soweit wie möglich die Ursachen von Funkstörungen, die durch elektrische oder sonstige Geräte an Bord hervorgerufen werden, zu beseitigen und Störungen zu unterdrücken.

(s) Außer den Mitteln für Handtastung zur Übermittlung des Alarmzeichens ist ein selbsttätiges Alarmzeichen-Tastgerät vorzusehen, mit dem die Haupt- und die Not- (Ersatz-) Anlage selbsttätig zur Aussendung des Alarmzeichens getastet werden kann. Falls dieses Tastgerät elektrisch betrieben wird, muß es auch von der Notstromquelle betrieben werden können. Die Anwendung dieser Forderung kann bis zur Dauer von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens ausgesetzt werden.

(t) Auf See muß der Notsender, wenn er nicht für den Verkehr gebraucht wird, täglich unter Benutzung einer geeigneten künstlichen Antenne geprüft werden; mindestens einmal während jeder Reise ist er unter Benutzung der Notantenne, falls diese aufgebracht ist, zu prüfen. Die Notstromquelle ist ebenfalls täglich zu prüfen.

(u) Ungeachtet der Vorschriften der Regel 4 kann eine Verwaltung bei Frachtschiffen unter 1600 Bruttoregistertonnen Erleichterungen hinsichtlich der vollständigen Erfüllung der Vorschriften der Regel 9 sowie dieser Regel zulassen, vorausgesetzt, daß die Güte der Anlage in keinem Fall unter den Wert sinkt, den die Regel 15 für Sprechfunkanlagen fordert, soweit diese anwendbar ist.

Regel 11

Selbsttätige Funkalarmgeräte

(a) Jeder neue Typ eines selbsttätigen Funkalarmgerätes, der nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens zur Verwendung gemäß diesen Regeln zugelassen wird, muß folgenden Mindestforderungen genügen: —

(i) Falls keine Störung irgendwelcher Art vorhanden ist, muß daß Gerät ohne Handbetätigung auf jedes Alarmzeichen ansprechen können, das auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz im Hektometerwellenbereich unter Benutzung der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für das Alarmzeichen zugeteilten Sendearten ausgesendet wird, vorausgesetzt, daß die Frequenz um nicht mehr als 8 kHz von der Sollfrequenz abweicht und die Zeichenstärke am Empfängereingang größer als 100 Mikrovolt und geringer als 1 Volt ist.

(ii) In the absence of interference of any kind it shall be operated by either three or four consecutive dashes when the dashes vary in length from 3·5 to as near 6 seconds as possible and the spaces vary in length between 1·5 seconds and the lowest practicable value, preferably not greater than 10 milliseconds.

(iii) It must not be actuated by atmospherics or by any signal other than the alarm signal, provided that the received signals do not in fact constitute a signal falling within the tolerance limits indicated in (ii).

(iv) The selectivity of the auto alarm shall be such as to provide a practically uniform sensitivity within 8 km/s on each side of the distress frequency and to provide outside this band a sensitivity which decreases as rapidly as possible, in conformity with the best engineering practice.

(v) If practicable, the auto alarm in the presence of atmospherics or interfering signals shall automatically adjust itself so that within a reasonably short time it approaches the condition in which it can most readily distinguish the alarm signal.

(vi) When operated by an alarm signal, or in the event of failure of the apparatus, the auto alarm shall cause a continuous audible warning to be given in the radiotelegraph operating room, in the radio operator's cabin, and on the bridge. If practicable, warning shall also be given in the case of failure of any part of the whole alarm receiving system. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the radiotelegraph operating room.

(vii) For the purpose of regularly testing the auto alarm, the apparatus shall include a generator pre-tuned to the distress frequency and a keying device by means of which an alarm signal of the minimum strength indicated in (i) is produced.

(viii) The auto alarm shall be capable of withstanding vibration, humidity, and changes of temperature, equivalent to severe conditions experienced on board ships at sea, and shall continue to operate under such conditions.

(ii) En l'absence de brouillage de toute nature il doit être actionné par trois ou quatre traits consécutifs quand la durée des traits varie de 3,5 secondes à une valeur aussi proche que possible de 6 secondes et quand la durée de l'intervalle varie entre 1,5 seconde et la plus petite valeur possible ne dépassant pas de préférence 10 millisecondes.

(iii) Il ne doit pas être actionné par les atmosphériques ou par tout signal autre que le signal d'alarme pourvu que les signaux reçus ne constituent pas en fait un signal tombant dans les limites de tolérance indiquées en (ii).

(iv) La sélectivité de l'auto-alarme doit être telle qu'elle produise une sensibilité pratiquement uniforme dans une bande de 8 kc/s de chaque côté de la fréquence de détresse et, en dehors de cette bande, une sensibilité décroissant aussi rapidement que possible, conformément aux meilleures règles de la technique.

(v) Si possible, l'auto-alarme en présence d'atmosphériques ou de brouillage, doit automatiquement se régler pour que, dans un délai raisonnablement court, il se rapproche des conditions dans lesquelles le signal d'alarme peut le plus facilement être distingué.

(vi) Quand l'appareil est actionné par un signal d'alarme ou de défaillance de l'appareil, l'auto-alarme doit produire un avertissement audible continu dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine des opérateurs et sur la passerelle. Si possible, l'avertissement doit aussi être donné dans le cas d'une défaillance d'un élément quelconque du système récepteur d'alarme. Un seul interrupteur doit permettre de couper l'avertissement et cet interrupteur doit être placé dans la cabine de radiotélégraphie.

(vii) Aux fins d'essais périodiques de l'auto-alarme, l'appareil doit comprendre un générateur préalablement réglé sur la fréquence de détresse et un dispositif de manipulation permettant de produire un signal d'alarme dont l'intensité minimum est indiquée en (i).

(viii) L'auto-alarme doit pouvoir supporter des conditions de vibrations, d'humidité, et des variations de température équivalentes aux conditions sévères rencontrées à bord des navires à la mer, et doit continuer à fonctionner dans de telles conditions.

(ii) Falls keine Störung irgendwelcher Art vorhanden ist, muß das Gerät auf drei oder vier aufeinanderfolgende Morsestriche ansprechen, wenn sich die Dauer der Striche von 3,5 bis möglichst nahe an 6 Sekunden und die Dauer der Zwischenräume zwischen 1,5 Sekunden und dem kleinstmöglichen Wert, vorzugsweise nicht größer als 10 Millisekunden, ändert.

(iii) Das Gerät darf nicht auf atmosphärische Störungen oder irgendein Zeichen außer dem Alarmzeichen ansprechen, vorausgesetzt, daß die empfangenen Zeichen nicht wirklich ein Zeichen bilden, das in die unter (ii) angegebenen Toleranzgrenzen fällt.

(iv) Die Trennschärfe des selbsttätigen Funkalarmgerätes muß derart sein, daß eine praktisch gleichmäßige Empfindlichkeit innerhalb 8 kHz auf jeder Seite der Notfrequenz gewährleistet ist und daß außerhalb dieses Bereichs die Empfindlichkeit möglichst schnell, in Übereinstimmung mit dem besten technischen Verfahren, absinkt.

(v) Falls durchführbar, muß sich das selbsttätige Funkalarmgerät bei atmosphärischen Störungen oder bei Störzeichen selbsttätig so einregeln, daß es sich innerhalb einer angemessenen kurzen Zeit dem Zustand nähert, in dem es am leichtesten das Alarmzeichen unterscheiden kann.

(vi) Wenn das selbsttätige Funkalarmgerät durch ein Alarmzeichen betätigt wird oder wenn das Gerät ausfällt, muß es ein ununterbrochen hörbares Warnzeichen im Funkraum, in der Funkerkabine und auf der Brücke hervorrufen. Falls durchführbar, muß ebenfalls ein Warnzeichen ausgelöst werden, sobald irgendein Teil der Funkalarmempfangsanlage versagt. Nur ein Schalter darf zum Abstellen des Warnzeichens vorhanden sein; dieser muß im Funkraum angebracht sein.

(vii) Zum Zweck einer regelmäßigen Prüfung des selbsttätigen Funkalarmgeräts muß das Gerät mit einem bereits auf die Notfrequenz abgestimmten Generator und mit einer Tastvorrichtung versehen sein, mit deren Hilfe ein Alarmzeichen erzeugt wird, dessen Mindestwert unter (i) angegeben ist.

(viii) Das selbsttätige Funkalarmgerät muß gegen Erschütterungen, Luftfeuchtigkeit und Temperaturschwankungen, die den schweren Bedingungen auf Schiffen in See entsprechen, unempfindlich sein und unter solchen Bedingungen weiterarbeiten können.

(b) Before a new type of auto alarm is approved the Administration concerned must be satisfied, by practical tests made under operating conditions equivalent to those obtaining in practice, that the apparatus complies with paragraph (a) of this Regulation.

(c) In ships fitted with an auto alarm the radio operator shall test the efficiency of the auto alarm at least once every 24 hours while at sea and report to the master or the officer on watch on the bridge whether or not it is in working order.

Regulation 12

Direction finders

(a) The direction-finding apparatus required by regulation 12 of Chapter V shall be efficient and capable of receiving signals with the minimum of receiver noise and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined.

(b) It shall be capable of receiving signals on the medium frequencies assigned by the Radio Regulations for the purposes of distress and direction-finding and for maritime radio beacons.

(c) In the absence of interference the apparatus shall have a sensitivity sufficient to permit of accurate bearings being taken on a signal having a field strength as low as 50 microvolts per metre.

(d) Efficient communication shall be provided between the direction-finding apparatus and the bridge.

(e) All direction finders shall be calibrated to the satisfaction of the Administration on first installation and the calibration shall be verified whenever any changes are made in the position of any aerials or of any structures on deck which might affect appreciably the accuracy of the direction finder. The calibration particulars shall be checked at yearly intervals, or as near thereto as possible. A record shall be kept of the calibrations and of any checks made of their accuracy.

Regulation 13

Radio Equipment for fitting in Motor Lifeboats

(a) The apparatus required by Regulation 25 of Chapter III shall be capable of transmitting and receiving on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. The transmitter shall be capable of using a class of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band and shall be modulated to a depth of at least 70 per cent. The

b) Avant d'agréer un auto-alarme, l'Administration intéressée doit s'être assurée, par des essais pratiques faits dans des conditions de fonctionnement équivalentes à celles de la pratique, que l'appareil est conforme aux prescriptions du paragraphe (a) de la présente Règle.

(c) Sur les navires munis d'un auto-alarme, l'opérateur de radiotélégraphie doit vérifier l'efficacité de l'auto-alarme au moins une fois toutes les 24 heures pendant que le navire est à la mer et rendre compte au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle si cet auto-alarme est ou non en ordre de marche.

Règle 12

Radiogoniomètres

(a) Le radiogoniomètre exigé par la Règle 12 du Chapitre V doit être efficace et capable de recevoir des signaux avec le minimum de bruit de récepteur et de prendre des relèvements à partir desquels le relèvement vrai et la direction pourront être déterminés.

(b) Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences moyennes assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les besoins de la détresse et de la radiogoniométrie, ainsi qu'aux radiophares maritimes.

(c) En l'absence de brouillage, l'appareil doit avoir une sensibilité suffisante pour permettre de prendre des relèvements précis même sur un signal n'ayant que 50 microvolts par mètre d'intensité de champ.

(d) Un moyen de communication efficace doit être établi entre le radiogoniomètre et la passerelle.

(e) Tous les radiogoniomètres doivent être étalonnés lors de leur installation à la satisfaction de l'Administration et l'étalonnage doit être vérifié chaque fois que des modifications seront apportées à la position de tout aérien ou de toute structure sur le pont, qui pourraient affecter de manière appréciable l'exactitude du radiogoniomètre. Les caractéristiques de l'étalonnage doivent être vérifiées à des intervalles d'une année ou aussi rapprochés que possible d'une année. On tiendra un relevé de ces étalonnages et de toutes les vérifications de leur exactitude.

Règle 13

Equipement radiotélégraphique pour les Embarcations de Sauvetage à moteur

(a) Les appareils exigés par la Règle 25 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émission assignée aux besoins de la détresse, dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, et doit être

(b) Bevor ein neuer Typ eines selbsttätigen Funkalarmgerätes zugelassen wird, muß die zuständige Verwaltung sich durch praktische Erprobungen davon überzeugt haben, daß das Gerät den Vorschriften des Absatzes (a) dieser Regel entspricht. Diese Erprobungen sind unter Betriebsbedingungen durchzuführen, die denen der Praxis gleichkommen.

(c) Auf Schiffen, die mit einem selbsttätigen Funkalarmgerät ausgerüstet sind, muß der Funker dieses auf See mindestens einmal alle 24 Stunden auf gutes Arbeiten prüfen und dem Kapitän oder dem Wachoffizier auf der Brücke Meldung erstatten, ob das Gerät betriebsfähig ist oder nicht.

Regel 12

Peilfunkgeräte

(a) Das gemäß Regel 12 des Kapitels V geforderte Peilfunkgerät muß leistungsfähig sein und mit geringstem Empfängerrauschen die Aufnahme von Zeichen und die Ausführung von Peilungen ermöglichen, aus denen die rechtweisende Peilung und die Richtung bestimmt werden können.

(b) Das Gerät muß Zeichen auf den Hektometerwellen aufnehmen können, die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle, Funkpeilungen und Seefunkfeuer zugeteilt sind.

(c) Ist keine Störung vorhanden, so muß das Gerät eine ausreichende Empfindlichkeit besitzen, um genaue Peilungen von Zeichen, selbst bei einer Feldstärke von nur 50 Mikrovolt je Meter, zu ermöglichen.

(d) Zwischen dem Peilfunkgerät und der Brücke muß eine gute Verständigungsmöglichkeit vorhanden sein.

(e) Alle Peilfunkgeräte müssen beim Ersteinbau entsprechend den Forderungen der Verwaltung beschickt sein; die Beschickung ist jedesmal nachzuprüfen, wenn irgendwelche Veränderungen in der Anordnung von Antennen oder an den Aufbauten an Deck vorgenommen sind, die die Genauigkeit des Peilfunkgerätes merklich beeinträchtigen könnten. Die Einzelwerte der Funkbeschickung sind in Zeitabständen von einem Jahr oder diesen möglichst nahe kommenden Zwischenräumen zu überprüfen. Über die Beschickungen und über alle durchgeführten Nachprüfungen ihrer Genauigkeit ist Buch zu führen.

Regel 13

Telegraphiefunkausrüstung für den Einbau in Motorrettungsboote

(a) Das in Regel 25 des Kapitels III geforderte Gerät muß auf der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle im Hektometerwellenbereich zugeteilten Telegraphiefunkfrequenz senden und empfangen können. Der Sender muß in der Lage sein, eine durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle im Hektometerwellenbereich zugeteilte Sendeart zu benutzen; er muß einen Modulationsgrad von mindestens 70 %

receiver shall be capable of receiving the classes of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. In new installations the apparatus shall also be capable of transmitting on the high frequency and the class of emission prescribed for survival craft by the Radio Regulations. An Administration may delay the application of the requirement for high frequency for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

(b) The apparatus shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person. The transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the alarm signal and the distress signal, as well as a key for manual transmissions. An Administration may delay the application of the requirement for an automatic keying device for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

(c) A fixed-type aerial shall be provided together with means for supporting it at the maximum practicable height. In addition an aerial supported by a kite or balloon shall be provided if practicable.

(d) On the distress frequency the transmitter shall have a minimum normal range (as defined in paragraph (h) of Regulation 10) of 25 miles using the fixed aerial.*)

(e) In new installations the note frequency shall be between 450 and 1,350 cycles per second.

(f) The radio apparatus shall be operated from an accumulator battery with sufficient capacity to supply the transmitter for four hours continuously under normal working conditions. If the battery is of a type that requires charging, means shall be available for charging the battery from the ship's power supply. In addition there shall be means for charging the battery after the lifeboat has been launched.

(g) When the power for the radio apparatus and the searchlight are drawn from the same battery, the battery shall have sufficient capacity to provide for the additional load of the searchlight.

(h) At sea a qualified operator shall at weekly intervals bring the battery up to full charge if the battery is of a type which requires charging, and in

*) In the absence of a measurement of the field strength, it may be assumed that this range will be obtained if the product of the height of the aerial above the water line and the aerial current is 10 metre-amperes.

modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émission assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications. Dans les installations nouvelles, les appareils doivent aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à un manipulateur automatique pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) Un aérien du type fixe ainsi que les supports nécessaires pour le maintien à la hauteur maximum possible doivent se trouver à bord. En outre, un aérien supporté par un cerf-volant ou un ballon doit se trouver si possible à bord.

(d) Sur la fréquence de détresse l'émetteur doit avoir une portée minimum normale (telle que spécifiée au paragraphe (h) de la Règle 10) de 25 milles en utilisant l'aérien fixe.*)

(e) Dans les installations nouvelles, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1.350 cycles par seconde.

(f) L'appareil de radio doit être actionné par une batterie d'accumulateurs d'une capacité suffisante pour alimenter l'émetteur pendant 4 heures consécutives, dans des conditions normales d'exploitation. Si la batterie est d'un modèle à rechargement, on doit disposer de moyens permettant de charger la batterie sur le réseau électrique du navire. En outre, on doit disposer des moyens nécessaires pour charger la batterie après la mise à la mer de l'embarcation.

(g) Lorsque l'énergie nécessaire à l'appareil de radiotélégraphie et au projecteur est fournie par la même batterie, cette batterie doit avoir une capacité suffisante pour pourvoir à la charge supplémentaire occasionnée par le projecteur.

(h) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à

*) A défaut de la mesure de l'intensité du champ, on peut admettre que cette portée sera atteinte si le produit de la hauteur de l'aérien au-dessus du niveau de la mer par l'intensité dans l'aérien est de 10 mètres-ampères.

haben. Der Empfänger muß die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle im Hektometerwellenbereich zugeteilten Sendearten empfangen können. Bei neuen Anlagen muß das Gerät auch im Dekameterwellenbereich und mit der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Rettungsfahrzeuge vorgeschriebenen Sendeart senden können. Eine Verwaltung kann die Anwendung der Forderung bezüglich des Dekameterwellenbereichs für einen Zeitraum bis zu einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens aussetzen.

(b) Das Gerät muß so beschaffen sein, daß es in Notfällen von einer ungeübten Person bedient werden kann. Der Sender muß mit einem selbsttätigen Tastgerät zur Aussendung des Alarm- und des Notzeichens sowie ferner mit einer Handtaste ausgerüstet sein. Eine Verwaltung kann die Anwendung der Forderung bezüglich des selbsttätigen Tastgerätes für einen Zeitraum bis zu einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens aussetzen.

(c) Eine genormte Antenne nebst den Hilfsmitteln für ihre Aufbringung in größtmögliche Höhe muß vorhanden sein. Außerdem muß, falls durchführbar, eine durch Drachen oder Ballon getragene Antenne vorhanden sein.

(d) Auf der Notfrequenz muß der Sender bei Benutzung der festen Antenne mindestens eine Normalreichweite (wie in Absatz (h) der Regel 10 näher bezeichnet) von 25 Seemeilen besitzen.*)

(e) Bei neuen Anlagen muß die Modulationsfrequenz zwischen 450 und 1350 Hz liegen.

(f) Das Funkgerät muß aus einer Akkumulatorenbatterie gespeist werden, deren Kapazität ausreicht, um unter normalen Betriebsbedingungen den Sender vier Stunden lang ununterbrochen zu betreiben. Gehört die Batterie zu einem Typ, der aufgeladen werden muß, so müssen Vorrichtungen vorhanden sein, um die Batterie aus dem elektrischen Bordnetz aufzuladen. Außerdem muß die Möglichkeit zum Aufladen der Batterie nach Aussetzen des Bootes bestehen.

(g) Wird der Strom für das Funkgerät und den Scheinwerfer der gleichen Batterie entnommen, so muß die Batterie eine Kapazität besitzen, die auch bei zusätzlicher Belastung durch den Scheinwerfer ausreicht.

(h) Auf See muß ein Funker in wöchentlichen Abständen die Batterie voll aufladen, wenn sie zu einem Typ gehört, der aufgeladen werden muß.

*) Fehlt eine Messung der Feldstärke, so kann angenommen werden, daß diese Reichweite erzielt wird, wenn das Produkt aus der Höhe der Antenne über der Wasserlinie und dem Antennenstrom 10 Meterampère beträgt.

any case shall test the transmitter using a suitable artificial aerial.

rechargement, et dans tous les cas essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

In jedem Fall muß er den Sender unter Benutzung einer geeigneten künstlichen Antenne prüfen.

Regulation 14

Lifeboat Portable Radio Apparatus

(a) The apparatus required by Regulation 13 of Chapter III shall be capable of transmitting and receiving on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. The transmitter shall be capable of using a class of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band and shall be modulated to a depth of at least 70 per cent. The receiver shall be capable of receiving the classes of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. In new equipment the apparatus shall also be capable of transmitting on the high frequency and the class of emission prescribed for survival craft by the Radio Regulations. An Administration may delay the application of the requirement for high frequency in the case of new equipment for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

(b) The apparatus shall be so designed that it may be used in an emergency by an unskilled person. The transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the alarm signal and the distress signal, as well as a key for manual transmissions. An Administration may delay the application of the requirement for an automatic keying device in the case of new equipment for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention, and in the case of existing equipment for a period not exceeding three years from the date of coming into force of the present Convention.

(c) In new equipment, the note frequency shall be between 450 and 1,350 cycles per second.

(d) The apparatus shall be readily portable, watertight and capable of floating in sea water and also capable of being dropped into the sea without damage.

(e) The transmitter shall have at least 10 watts input to the anode of the final stage, and shall preferably derive its power from a hand generator. If operated from batteries these shall comply with conditions laid down by the Administration to ensure that the batteries are of a durable type and are of sufficient capacity.

(f) An aerial shall be included, either self-supporting or capable of being

Règle 14

Appareils radioélectriques portatifs pour Embarcation de Sauvetage

(a) Les appareils exigés par la Règle 13 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émissions assignée aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émissions assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications. Dans les équipements nouveaux, l'appareil doit aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative au dispositif de manipulation automatique pour des équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention, et, pour les équipements existants, pendant une période ne dépassant pas 3 ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) Dans les équipements nouveaux, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1.350 cycles par seconde.

(d) Les appareils doivent être facilement transportables, étanches et capables de flotter sur l'eau de mer. Ils doivent pouvoir également être jetés à la mer sans être endommagés.

(e) L'émetteur doit fournir au moins 10 watts à l'anode de l'étage final et doit de préférence être alimenté par un générateur actionné à la main. S'il est alimenté par des batteries, ces dernières doivent être conformes aux spécifications établies par l'Administration pour s'assurer que les batteries sont d'un modèle durable et d'une capacité suffisante.

(f) L'équipement devra comporter un aérien, soit auto-supporté, soit pouvant

Regel 14

Tragbare Funkgeräte für Rettungsboote

(a) Das in Regel 13 in Kapitel III geforderte Gerät muß auf der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle im Hektometerwellenbereich zugeteilten Telegraphiefunkfrequenz senden und empfangen können. Der Sender muß in der Lage sein, eine durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle im Hektometerwellenbereich zugeteilte Sendeart zu benutzen; er muß einen Modulationsgrad von mindestens 70% haben. Der Empfänger muß die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle im Hektometerwellenbereich zugeteilten Sendearten empfangen können. Bei neuen Ausrüstungen muß das Gerät auch im Dekameterwellenbereich und mit der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Rettungsfahrzeuge vorgeschriebenen Sendeart senden können. Eine Verwaltung kann die Anwendung der Forderung bezüglich des Dekameterwellenbereichs bei neuen Ausrüstungen für einen Zeitraum bis zu einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens aussetzen.

(b) Das Gerät muß so beschaffen sein, daß es in Notfällen von einer ungeübten Person bedient werden kann. Der Sender muß mit einem selbsttätigen Tastgerät zur Aussendung des Alarm- und des Notzeichens sowie ferner mit einer Handtaste ausgerüstet sein. Eine Verwaltung kann die Anwendung der Forderung bezüglich eines selbsttätigen Tastgerätes bei neuen Ausrüstungen für einen Zeitraum bis zu einem Jahr und bei vorhandenen Ausrüstungen für einen Zeitraum bis zu drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens aussetzen.

(c) Bei neuen Ausrüstungen muß die Modulationsfrequenz zwischen 450 und 1350 Hz liegen.

(d) Das Gerät muß leicht tragbar und wasserdicht sein und im Seewasser schwimmen können. Es muß ferner in die See fallen gelassen werden können, ohne dabei beschädigt zu werden.

(e) Die der Anode der Senderendstufe zugeführte Leistung muß mindestens 10 Watt betragen. Der Sender soll vorzugsweise durch einen Handgenerator gespeist werden. Wird er aus Batterien betrieben, so müssen diese den von der Verwaltung vorgeschriebenen Bedingungen entsprechen, um sicherzustellen, daß die Batterien von dauerhafter Art sind und über eine ausreichende Kapazität verfügen.

(f) Es muß entweder eine freitragende oder eine in größtmöglicher

supported by the mast of the lifeboat at the maximum practicable height.

(g) At sea a qualified operator shall at weekly intervals bring the battery up to full charge if the battery is of a type which requires charging and in any case shall test the transmitter, using a suitable artificial aerial.

(h) For the purpose of this Regulation, new equipment means equipment supplied to a ship after the present Convention comes into force.

Regulation 15

Radiotelephone Installations

(a) The ship's radiotelephone station shall be in the upper part of the ship, and, unless situated on the bridge, there shall be efficient communication with the bridge.

(b) The installation shall be capable of transmitting and receiving radiotelephony on the radiotelephone distress frequency and on at least one other frequency available for maritime radiotelephone stations in the medium frequency band under the Radio Regulations. In normal operation the depth of modulation shall be at least 70 per cent at peak intensity.

(c) The transmitter shall have a minimum normal range of 150 miles, *i.e.*, it shall be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by day and under normal conditions and circumstances over this range. (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength produced at the receiver by the unmodulated carrier is at least 25 microvolts per metre.) *)

(d) The receiver shall have sufficient sensitivity to receive an incoming signal as low as 50 microvolts by means of a loudspeaker.

(e) While the ship is at sea, there shall be available at all times a source of energy sufficient to operate the installation over the normal range required by paragraph (c) of this Regulation. If batteries are provided they shall have sufficient capacity to operate the transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions. In new installations an emergency source of energy shall be provided in the upper part of the ship unless the main source of energy is so situated.

(f) While at sea the batteries (if provided) shall be kept charged so as to meet the requirement of paragraph (e) of this Regulation.

*) In the absence of field strength measurements it may be assumed that this range will be obtained by a power in the aerial of 15 watts (unmodulated carrier) with an aerial efficiency of 27 per cent.

être supporté par le mât de l'embarcation de sauvetage à la hauteur maximum possible.

(g) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement, et dans tous les cas essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

(h) Dans le cadre de la présente Règle, l'expression "équipement nouveau" désigne un équipement fourni à un navire après la mise en vigueur de la présente Convention.

Règle 15

Installations radiotéléphoniques

(a) La station de radiotéléphonie du navire doit être située à la partie supérieure du navire et, sauf si elle est placée sur la passerelle, il doit exister un moyen efficace de communication avec ladite passerelle.

(b) L'installation doit pouvoir émettre et recevoir en radiotéléphonie sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et au moins sur une autre fréquence disponible pour les stations radiotéléphoniques maritimes dans la bande des moyennes fréquences, d'après le Règlement des Radiocommunications. En exploitation normale, le taux de modulation doit être au moins de 70 pour cent à l'intensité de pointe.

(c) L'émetteur doit avoir une portée normale minimum de 150 milles, c'est-à-dire pouvoir émettre à cette distance des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour et dans des conditions et des circonstances normales. (Des signaux clairement perceptibles seront normalement reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ produite au récepteur par l'onde porteuse non modulée est au moins de 25 microvolts par mètre.) *)

(d) Le récepteur doit avoir une sensibilité suffisante pour recevoir en haut-parleur un signal d'entrée d'une intensité aussi basse que 50 microvolts.

(e) Pendant que le navire est à la mer, une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner l'installation sur les portées normales prescrites par le paragraphe (c) de la présente Règle doit être disponible à tout instant. Les batteries, s'il en existe, doivent avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'émetteur et le récepteur pendant au moins six heures consécutives dans des conditions normales d'exploitation. Dans les installations nouvelles, on doit prévoir une source d'énergie de secours dans la partie supérieure du navire, à moins que la source principale d'énergie n'y soit déjà située.

(f) Pendant que le navire est à la mer, les batteries, s'il en existe, doivent être maintenues suffisamment chargées pour répondre aux exigences du paragraphe (e) de la présente Règle.

*) A défaut de mesures d'intensité de champ on peut admettre que cette portée sera obtenue avec une puissance de 15 watts dans l'aérien (onde porteuse non modulée) avec un rendement de l'aérien de 27 pour cent.

Höhe durch den Mast des Rettungsbootes getragene Antenne vorhanden sein.

(g) Auf See muß ein Funker in wöchentlichen Abständen die Batterie voll aufladen, wenn sie zu einem Typ gehört, der aufgeladen werden muß. In jedem Fall muß er den Sender unter Benutzung einer geeigneten künstlichen Antenne prüfen.

(h) Im Sinne dieser Regel bedeutet „neue Ausrüstung" eine Ausrüstung, die nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens an ein Schiff geliefert wurde.

Regel 15

Sprechfunkanlagen

(a) Die Sprechfunkstelle des Schiffes muß sich im oberen Teil des Schiffes befinden; falls sie nicht auf der Brücke untergebracht ist, muß eine gute Verständigungsmöglichkeit mit der Brücke bestehen.

(b) Die Anlage muß im Sprechfunkverkehr auf der Sprechfunk-Notfrequenz und auf mindestens einer weiteren Frequenz, die im Hektometerwellenbereich nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst für Sprechfunkstellen des Seefunks zur Verfügung stehen, senden und empfangen können. Im normalen Betrieb muß der Modulationsgrad bei Spitzenleistung mindestens 70 % betragen.

(c) Der Sender muß eine Normalreichweite von mindestens 150 Seemeilen haben, d. h. er muß bei Tage unter normalen Bedingungen und Verhältnissen bei dieser Reichweite gute Verständigung von Schiff zu Schiff ermöglichen. (Gute Verständigung wird normalerweise erzielt, wenn der Effektivwert der am Empfänger durch den unmodulierten Träger erzeugten Feldstärke mindestens 25 Mikrovolt pro Meter beträgt.) *)

(d) Der Empfänger muß eine ausreichende Empfindlichkeit besitzen, um ein ankommendes Zeichen noch bei 50 Mikrovolt mittels Lautsprechers zu empfangen.

(e) Solange das Schiff auf See ist, muß jederzeit eine Stromquelle zur Verfügung stehen, die ausreicht, um die Anlage über die in Absatz (c) dieser Regel geforderte Normalreichweite zu betreiben. Sind hierfür Batterien vorgesehen, so muß ihre Kapazität ausreichen, um unter normalen Betriebsbedingungen Sender und Empfänger mindestens sechs Stunden lang ununterbrochen zu betreiben. Bei neuen Anlagen ist eine Notstromquelle im oberen Teil des Schiffes vorzusehen, falls nicht bereits die Hauptstromquelle dort untergebracht ist.

(f) Auf See sind die Batterien (falls vorhanden) in aufgeladenem Zustand zu halten, um den Forderungen des Absatzes (e) dieser Regel zu entsprechen.

*) Fehlen Feldstärkemessungen, so kann angenommen werden, daß diese Reichweite durch eine Antennenleistung von 15 Watt (unmodulierter Träger) bei einem Antennen-Wirkungsgrad von 27 % erzielt wird.

PART D

Radio Log

Regulation 16

Radio Log

The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations shall be kept in the radio operating room during the voyage. It shall be available for inspection by the officers authorised by the Administration to make such inspections. Every radio operator shall enter in the radio log his name, the times at which he goes on and off watch, and all incidents occurring during his watch connected with the radio service which may appear to be of importance ot safety of life at sea. In addition to the entries required by the Radio Regulations there shall be entered in the radio log:—

Radiotelegraph Log

(i) details of the maintenance, including a record of the charging, of he batteries in such form as may be prescribed by the Administration;

(ii) a daily statement that the requirement of paragraph (p) of Regulation 10 has been fulfilled;

(iii) details of tests of the emergency transmitter and emergency power supply made under paragraph (t) of Regulation 10;

(iv) in ships fitted with an auto alarm details of tests made under paragraph (c) of Regulation 11;

(v) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of the transmitters fitted in motor lifeboats, under paragraph (h) of Regulation 13;

(vi) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of lifeboat portable transmitters under paragraph (g) of Regulation 14.

Radiotelephone Log

(vii) in ships fitted with a radiotelephone installation details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if provided), under paragraph (f) of Regulation 15;

(viii) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of lifeboat portable transmitters under paragraph (g) of Regulation 14.

PARTIE D

Journal de Bord Radio

Règle 16

Journal de Bord Radio

Le journal de bord radio (journal du service radiocommunications) exigé par le Règlement des Radiocommunications devra être conservé dans la cabine de radiotélégraphie pendant le voyage. Il devra être tenu pour inspections à la disposition du personnel autorisé par l'Administration à procéder à le telles inspections. Chaque opérateur devra porter au journal de bord radio son nom, les heures où il commence et termine l'écoute ainsi que tous les événements survenant pendant son service intéressant la radio et qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. Outre les inscriptions exigées par le Règlement des Radiocommunications, les indications suivantes devront figurer au journal de bord radio:—

Journal de bord radiotélégraphique

(i) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, dans la forme prescrite par l'Administration;

(ii) un rapport journalier mentionnant que les prescriptions du paragraphe (p) de la Règle 10 ont été observées;

(iii) le détail des essais de l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours effectués conformément au paragraphe (t) de la Règle 10;

(iv) sur les navires équipés d'autoalarme les détails de tous les essais faits conformément au paragraphe (c) de la Règle 11;

(v) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, et des essais des émetteurs installés dans les embarcations de sauvetage à moteur, conformément au paragraphe (h) de la Règle 13;

(vi) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe (g) de la Règle 14.

Journal de Bord Radiotéléphonique

(vii) sur les navires équipés d'une installation radiotéléphonique une mention détaillée de l'entretien des batteries, s'il en existe, y compris leur chargement, conformément au paragraphe (f) de la Règle 15;

(viii) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe (g) de la Règle 14.

TEIL D

Funktagebuch

Regel 16

Funktagebuch

Das durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebene Funktagebuch (Tagebuch für den Funkdienst) ist während der Reise im Funkraum aufzubewahren. Es muß den von der Verwaltung zur Durchführung von Überprüfungen bevollmächtigten Beamten zur Prüfung zur Verfügung stehen. Jeder Funker muß in das Funktagebuch seinen Namen und die Zeiten des Beginns und der Beendigung seiner Wache eintragen sowie ferner alle während seiner Wache eintretenden Vorkommnisse im Funkdienst, die für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See wichtig erscheinen. Außer den durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Eintragungen sind folgende Angaben in das Funktagebuch einzutragen: —

Funktagebuch im Telegraphiefunkdienst

(i) Einzelheiten über die Wartung einschließlich des Ladens der Batterien, und zwar in der von der Verwaltung vorgeschriebenen Form;

(ii) eine tägliche Feststellung, daß die Forderung des Absatzes (p) der Regel 10 erfüllt ist;

(iii) Einzelheiten über die gemäß Absatz (t) der Regel 10 ausgeführten Prüfungen des Notsenders und der Notstromquelle;

(iv) auf Schiffen mit einem selbsttätigen Funkalarmgerät, Einzelheiten über die gemäß Absatz (c) der Regel 11 ausgeführten Prüfungen;

(v) Einzelheiten über die Wartung einschließlich des Ladens der Batterien (falls anwendbar) sowie über die Prüfungen der in Motorrettungsbooten eingebauten Sender gemäß Absatz (h) der Regel 13;

(vi) Einzelheiten über die Wartung einschließlich des Ladens der Batterien (falls anwendbar) sowie über die Prüfungen des tragbaren Senders für Rettungsboote gemäß Absatz (g) der Regel 14.

Funktagebuch im Sprechfunkdienst

(vii) auf Schiffen mit einer Sprechfunkanlage, Einzelheiten über die Wartung einschließlich des Ladens der Batterien (falls vorhanden) gemäß Absatz (f) der Regel 15;

(viii) Einzelheiten über die Wartung einschließlich des Ladens der Batterien (falls anwendbar) sowie über die Prüfungen des tragbaren Senders für Rettungsboote gemäß Absatz (g) der Regel 14.

CHAPTER V

Safety of Navigation

Regulation 1

Application

Notwithstanding the provisions of Regulation 3 of Chapter I, this Chapter, unless otherwise expressly provided in this Chapter, refers to all ships on all voyages, except ships of war.

Regulation 2

Danger Messages

(a) The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, or any other direct danger to navigation, or a tropical strom, is bound to communicate the information by all the means at his disposal to ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point on the coast with which he can communicate. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals (Radio Section). It should be broadcast to all ships in the vicinity and sent to the first point on the coast to which communication can be made, with a request that it be transmitted to the appropriate authorities.

(b) Each Administration will take all steps which it thinks necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in paragraph (a) is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other Administrations interested.

(c) The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

(d) All messages issued under this Regulation shall be preceded by the Safety Signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regulations.

Regulation 3

Information required in Danger Messages

The following information is desired in danger messages, the time in all cases being Greenwich Mean Time:—

(a) Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation:—

(i) the kind of ice, derelict or danger observed;

(ii) the position of the ice, derelict or danger when last observed;

(iii) the time and date when the observation was made.

(b) Tropical Storms—(Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Sea, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions):—

CHAPITRE V

Sécurité de la Navigation

Règle 1

Application

Nonobstant les dispositions de la Règle 3 du Chapitre I, le présent Chapitre s'applique, sauf dispositions expresses contraires qui y figureraient, à tous les navires, excepté les navires de guerre, pour tous les voyages.

Règle 2

Messages de Dangers

(a) La capitaine de tout navire se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuses ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, ou d'une tempête tropicale, est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de Signaux (Section Radio). Elle devrait être transmise à tous les navires dans le voisinage et envoyée au premier point de la côte où la communcation peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

(b) Chaque Administration prendra telles mesures qu'elle jugera nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe précédent soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiquée aux autres Administrations auxquelles elle peut être utile.

(c) La transmission des messages concernant ces dangers est gratuite pour les navires intéressés.

(d) Tous les messages transmis en vertu de la présente Règle seront précédés du signal de sécurité en utilisant la procédure prescrite par le Règlement des Radiocommunications.

Règle 3

Information requise dans les Messages de Dangers

Il est désirable de fournir dans les messages de dangers les renseignements suivants, l'heure étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich:—

(a) Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation:—

(i) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;

(ii) la position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation;

(iii) la date et l'heure où l'observation a été faite.

(b) Tempêtes tropicales—(ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions):—

KAPITEL V

Sicherheit der Schiffahrt

Regel 1

Geltungsbereich

Ungeachtet der Vorschriften der Regel 3 in Kapitel I bezieht sich dieses Kapitel, soweit in ihm nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, mit Ausnahme von Kriegsschiffen auf sämtliche Schiffe auf allen Fahrten.

Regel 2

Gefahrmeldungen

(a) Der Kapitän eines jeden Schiffes, der gefährliches Eis, ein gefährliches Wrack oder irgendeine andere unmittelbare Gefahr für die Schiffahrt oder einen tropischen Wirbelsturm antrifft, ist verpflichtet, die in der Nähe befindlichen Schiffe sowie die zuständigen Behörden des ersten Küstenplatzes, mit denen er in Verbindung treten kann, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln hiervon zu unterrichten. Die Form der Nachrichtenübermittlung ist freigestellt. Die Meldung kann in offener Sprache (vorzugsweise in Englisch) oder nach dem Internationalen Signalbuch (Funkverkehrsbuch) abgegeben werden. Die Meldung sollte an alle in der Nähe befindlichen Schiffe sowie an die erste Küstenstelle, mit der Verbindung aufgenommen werden kann, mit der Bitte um Weiterleitung an die zuständigen Behörden gegeben werden.

(b) Jede Verwaltung wird alle Schritte unternehmen, die sie für nötig erachtet, um zu gewährleisten, daß alle an sie gelangten Meldungen über eine der im Absatz (a) aufgeführten Gefahren unverzüglich allen Beteiligten zur Kenntnis gebracht und an andere interessierte Verwaltungen weitergeleitet werden.

(c) Die Übermittlung von Meldungen über die angeführten Gefahren ist für die beteiligten Schiffe kostenlos.

(d) Allen auf Grund dieser Regel abgegebenen Meldungen muß das Sicherheitszeichen unter Anwendung des durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Verfahrens vorangehen.

Regel 3

Erforderliche Angaben in Gefahrmeldungen

Folgende Angaben sind in den Gefahrmeldungen erwünscht, wobei die Zeitangabe in allen Fällen nach Mittlerer Greenwicher Zeit erfolgen soll:—

(a) Eis, Wracks sowie andere unmittelbare Gefahren für die Schiffahrt:—

(i) die Art des Eises, Wracks oder der festgestellten Gefahr;

(ii) die zuletzt festgestellte Position des Eises, Wracks oder der Gefahr;

(iii) Zeit und Tag, an dem die Beobachtung gemacht wurde.

(b) Tropische Wirbelstürme — (Hurrikane in Westindien, Taifune im Chinesischen Meer, Zyklone in Indischen Gewässern sowie Stürme ähnlicher Art in den anderen Gegenden):—

(i) A statement that a tropical storm has been encountered. This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.

(ii) Meteorological Information. Each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable:—

—the Greenwich Mean Time, date and position of the ship when the observations were taken;

—barometric pressure (stating millibars, inches, or millimetres, and whether corrected or uncorrected);

—barometric tendency (the change in barometric pressure during the past three hours);

—true wind direction;

—wind force (Beaufort scale);

—state of the sea (smooth, moderate, rough, high);

—swell (slight, moderate, heavy) and the true direction from which it comes. Period or length of swell (short, average, long) would also be of value;

—true course and speed of ship.

(c) Subsequent Observations. When a master has reported a tropical or other dangerous storm, it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more than three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

EXAMPLES

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT, May 15.

Derelicts

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2204 N., 11354 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W. Baro-

(i) Message signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. Cette obligation doit être comprise dans un esprit large et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.

(ii) Renseignements météorologiques. Tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants:—

—l'heure moyenne de Greenwich, la date et la position du navire au moment où l'observation a été faite;

—la pression barométrique (en indiquant si elle est évaluée en millibars, en pouces anglais ou en millimètres et si la lecture a été corrigée ou non);

—la tendance barométrique (le changement survenu dans la pression barométrique pendant les trois dernières heures);

—la direction vraie du vent;

—la force du vent (échelle Beaufort);

—l'état de la mer (calme, modérée, forte, démontée);

—la houle (modérée, moyenne, forte) et la direction vraie d'où elle vient. Une indication de la période ou de la longueur de la houle (courte, moyenne, longue) serait également précieuse;

—la route vraie et la vitesse du navire.

(c) Observations ultérieures. Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale ou toute autre tempête dangereuse, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre toutes les heures si possible, mais en tout cas à des intervalles de trois heures au maximum, aussi longtemps que le navire reste sous l'influence de la tempête.

EXEMPLES

Glace

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

Épave

TTT Épave. Épave observée presque submergée à 4006 N., 1243 W., à 1630 GMT. 21 avril.

Danger pour la Navigation

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste. 1800 GMT. 3 janvier.

Tempête Tropicale

TTT Tempête. 0030 GMT. 18 août. 2204 N., 11354 E. Baromètre corrigé 994 millibars, tendance à la baisse 6 millibars. Vent NW., force 9, forts grains. Forte houle de l'Est. Route 067, 5 nœuds.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. 1300 GMT. 14 septembre. 2200 N., 7236 W.

(i) Eine Mitteilung, daß ein tropischer Wirbelsturm festgestellt wurde. Diese Pflicht sollte in weitestem Sinne aufgefaßt werden. Eine Meldung sollte stets dann gegeben werden, wenn der Kapitän gute Gründe für die Annahme hat, daß ein tropischer Wirbelsturm in seiner Nähe herrscht.

(ii) Meteorologische Angaben. Jeder Schiffskapitän sollte seine Warnmeldung durch soviele der folgenden meteorologischen Angaben ergänzen, wie ihm möglich ist:—

— die Mittlere Greenwicher Zeit, Tag und Schiffsort zur Zeit der gemachten Beobachtungen;

— Barometerstand (in Millibar, englischen Zoll oder Millimeter mit Angabe, ob die Ablesung verbessert oder unverbessert gegeben wurde);

— Barometer-Tendenz (Änderung des Luftdruckes während der letzten drei Stunden);

— rechtweisende Windrichtung;

— Windstärke (Beaufortskala);

— Seegang (ruhig, mäßig, grob, hoch);

— Dünung (leicht, mäßig, schwer) sowie die rechtweisende Richtung, aus der sie kommt. Eine Angabe über die Periode oder Länge der Dünung (kurz, mittel, lang) wäre ebenfalls wertvoll);

— rechtweisender Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes.

(c) Anschließende Beobachtungen. Hat ein Kapitän einen tropischen Wirbelsturm oder irgend einen anderen gefährlichen Sturm gemeldet, so ist es erwünscht, jedoch nicht Zwang, daß stündlich, falls möglich, jedoch in jedem Fall in Abständen von höchstens drei Stunden, weitere Beobachtungen angestellt und gemeldet werden, solange das Schiff der Einwirkung des Sturmes ausgesetzt ist.

BEISPIELE

Eis

TTT Eis. Großer Berg gesichtet auf 4605 N, 4410 W, 0800 MGZ. 15. Mai.

Wracks

TTT Wrack. Nahezu überflutetes Wrack beobachtet in 4006 N, 1243 W, 1630 MGZ. 21. April.

Gefahr für die Navigation

TTT Navigation. Feuerschiff Alpha nicht auf Station. 1800 MGZ. 3. Januar.

Tropischer Wirbelsturm

TTT Sturm. 0030 MGZ. 18. August. 2204 N, 11 354 O. Barometer verbessert 994 Millibar, Tendenz fallend 6 Millibar. Wind NW, Stärke 9, schwere Böen. Schwere östliche Dünung. Kurs 067, 5 Knoten.

TTT Sturm. Anzeichen deuten auf Herannahen eines Hurrikans. 1300 MGZ. 14. September. 2200 N, 7236 W,

meter corrected 29·64 inches, tendency down ·015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

TTT Storm. Typhoon to southeast. 0300 GMT. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

Baromètre corrigé 29.64 pouces, tendance à la baisse 0.015 pouces. Vent NE., force 8, grains de pluie fréquents. Route 035, 9 nœuds.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. 0200 GMT. 4 mai. 1620 N., 9203 E. Baromètre non corrigé 753,3 millimètres, tendance à la baisse 5 millimètres. Vent S. quart SW., force 5. Route 300, 8 nœuds.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. 0300 GMT. 12 juin. 1812 N., 12605 E. Le baromètre baisse rapidement. Le vent augmente du Nord.

Barometer verbessert 29,64 Zoll, Tendenz fallend 0,015 Zoll. Wind NO, Stärke 8, häufige Regenböen. Kurs 035, 9 Knoten.

TTT Sturm. Verhältnisse lassen schwere Zyklonenbildung erkennen. 0200 MGZ. 4. Mai. 1620 N, 9203 O. Barometer unverbessert 753 Millimeter, Tendenz fallend 5 Millimeter. Wind SzW, Stärke 5. Kurs 300, 8 Knoten.

TTT Sturm. Taifun in SO. 0300 MGZ. 12. Juni. 1812 N, 12605 O. Barometer stark fallend. Wind aus N zunehmend.

Regulation 4
Meteorological Services

(a) The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation. Administrations shall encourage the use of instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request.

(b) In particular, the Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:—

(i) To warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of radio messages and by the display of appropriate signals at coastal points.

(ii) To issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather and ice conditions, forecasts, and when practicable, sufficient additional information to enable simple weather charts to be prepared at sea.

(iii) To prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea.

(iv) To arrange for selected ships to be equipped with tested instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take meteorological observations at standard synoptic hours (at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse; these ships to transmit their observations by radio for the benefit of the various official meteorological services, repeat-

Règle 4
Services météorologiques

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir les renseignements d'ordre météorologique, à les faire examiner, propager et à se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation. Les Administrations doivent encourager l'emploi d'instruments présentant un haut degré d'exactitude et faciliter l'inspection de ces instruments, lorsqu'elle sera requise.

(b) En particulier, les Gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes:—

(i) Avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages radioélectriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte.

(ii) Transmettre journellement par radio des bulletins sur l'état du temps à l'usage de la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps et des glaces, ainsi que des prévisions, et, si possible, des informations complémentaires suffisantes pour permettre l'établissement en mer de cartes météorologiques simples.

(iii) Rédiger et publier toutes publications pouvant être nécessaires à l'exécution efficace de travail météorologique en mer.

(iv) Prendre des mesures pour que certains navires spécialement désignés soient pourvus d'instruments contrôlés (tels que baromètre, barographe, psychromètre, et appareil permettant de mesurer la température de la mer) destinés à être employés à cette fin et prennent des observations météorologiques, à des heures synoptiques convenues (au moins quatre fois par jour lorsque les conditions le permettent); et encourager d'autres navires à prendre des observations sous une forme modifiée, en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des régions où la

Regel 4
Meteorologischer Dienst

(a) Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, die Sammlung meteorologischer Beobachtungen durch Schiffe auf See zu fördern und für die Prüfung, Verbreitung und den Austausch in der Form Sorge zu tragen, wie sie den Belangen der Schiffahrt am besten dienen kann. Die Verwaltungen sollen die Benutzung von Instrumenten mit hohem Genauigkeitsgrad unterstützen und auf Anforderung die Prüfung solcher Geräte erleichtern.

(b) Insbesondere übernehmen es die vertragschließenden Regierungen, bei der Durchführung der folgenden meteorologischen Aufgaben zusammenzuarbeiten, soweit dies durchführbar ist: —

(i) Die Schiffe vor stürmischen Winden, Stürmen und tropischen Wirbelstürmen zu warnen, und zwar durch Verbreitung von Funknachrichten sowie durch Zeigen zweckmäßiger Signale an Küstenpunkten.

(ii) Täglich drahtlose, für die Schiffahrt geeignete Wetterberichte zu verbreiten mit Angaben über die herrschenden Wetter- und Eisverhältnisse, mit Vorhersagen und, wenn möglich, mit ausreichenden zusätzlichen Angaben, um die Anfertigung einfacher Wetterkarten auf See zu ermöglichen.

(iii) Solche Veröffentlichungen abzufassen und herauszugeben, die für eine erfolgreiche Durchführung meteorologischer Arbeiten auf See erforderlich werden können.

(iv) Dafür zu sorgen, daß bestimmte Schiffe mit geprüften Instrumenten (wie Barometer, Barograph, Psychrometer sowie ein geeignetes Gerät zur Messung der Wassertemperatur) für die Durchführung solcher Arbeiten ausgerüstet werden und zu synoptischen Standard-Terminen (mindestens viermal täglich, wenn es die Verhältnisse gestatten) meteorologische Beobachtungen anstellen; ferner andere Schiffe zu veranlassen, Beobachtungen in beschränkterem Umfang durchzuführen, besonders wenn sie sich in Gebieten mit geringem Schiffsverkehr be-

ing the information for the benefit of ships in the vicinity. When in the vicinity of a tropical storm, or of a suspected tropical storm, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

(v) To arrange for the reception and transmission by coast radio stations of weather messages from and to ships. Ships which are unable to communicate direct with shore shall be encouraged to relay their weather messages through ocean weather ships or through other ships which are in contact with shore.

(vi) To encourage all masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

(vii) To endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the International Meteorological Organisation, to which the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

(c) The information provided for in this Regulation shall be furnished in form for transmission and transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations, and during transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

(d) Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the Contracting Governments concerned.

navigation est peu intense, étant entendu que ces navires transmettront ces observations par radio dans l'intérêt des divers services météorologiques officiels et répéteront leurs informations dans l'intérêt des navires se trouvant dans le voisinage. Dans le voisinage d'une tempête tropicale ou d'une tempête tropicale présumée, les navires seront encouragés à prendre et à transmettre chaque fois qu'il est possible leurs observations à des intervalles plus fréquents, compte tenu cependant du fait que les officiers du navire peuvent être préoccupés par les tâches de la navigation dans des conditions de tempête.

(v) Assurer la réception et la transmission par les stations côtières de radio des messages météorologiques en provenance et à destination des navires. Les navires qui sont dans l'impossibilité de communiquer directement avec la côte seront encouragés à transmettre leurs messages météorologiques par l'intermédiaire des navires du service météorologique en haute mer ou d'autres navires qui sont en liaison avec la côte.

(vi) Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage, ainsi que les stations côtières, lorsqu'ils rencontrent une vitesse de vent égale ou supérieure à 50 nœuds (force 10 de l'échelle Beaufort).

(vii) S'efforcer d'obtenir une procédure uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux déjà spécifiés, et se conformer dans le mesure du possible aux recommandations de l'Organisation météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur toute question d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

(c) Les informations visées dans la présente Règle doivent être données dans la forme prévue pour leur émission et seront transmises dans l'ordre de priorité prescrit par le Règlement des Radiocommunications; pendant la durée des transmissions "à toutes les stations" de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions, toutes les stations de bord doivent se vonformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(d) Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les pays contractants intéressés.

finden. Diese Schiffe sollen ihre Beobachtungen zur Unterstützung der verschiedenen amtlichen Wetterdienststellen durch Funk verbreiten und die Nachrichten für die in der Nähe befindlichen Schiffe wiederholen. Wenn in der Nähe ein tropischer Wirbelsturm herrscht oder vermutet wird, sollen die Schiffe veranlaßt werden, ihre Beobachtungen in kürzeren Zeitabständen, so oft wie möglich, durchzuführen und weiterzugeben. Die Inanspruchnahme der Schiffsführung durch wichtige Aufgaben während des Sturmes ist hierbei zu berücksichtigen.

(v) Für den Empfang und die Übermittlung von Wetterberichten von und an Schiffe durch Küstenfunkstellen Sorge zu tragen. Schiffe, die nicht in der Lage sind, unmittelbar mit einer Küstenfunkstelle in Verbindung zu treten, sollen veranlaßt werden, ihre Wetterberichte durch Wetterschiffe auf hoher See oder durch andere Schiffe, die Verbindung mit einer Küstenfunkstelle haben, weitergeben zu lassen.

(vi) Alle Kapitäne anzuhalten, daß sie in ihrer Nähe befindliche Schiffe sowie die Küstenfunkstellen in Kenntnis setzen, sobald sie eine Windgeschwindigkeit von 50 Knoten oder mehr (Stärke 10 nach der Beaufortskala) antreffen.

(vii) Anzustreben, daß im bereits näher bezeichneten internationalen Wetterdienst ein einheitliches Verfahren eingeführt und, soweit dies durchführbar ist, in Einklang mit den Empfehlungen der Internationalen Meteorologischen Organisation gebracht wird. An diese können sich die vertragschließenden Regierungen wenden, wenn die Klärung und Begutachtung meteorologischer Fragen, die bei der Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens auftauchen, erforderlich werden.

(c) Die in dieser Regel bezeichneten Meldungen sind in der für ihre Abgabe vorgesehenen Form zu geben und in der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Rangfolge zu übermitteln. Während der Abgabe solcher meteorologischen Meldungen, Vorhersagen und Warnungen „an Alle" müssen sich alle Schiffsfunkstellen an die Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst halten.

(d) Vorhersagen, Warnungen, synoptische und andere meteorologische Meldungen an Schiffe müssen von dem Wetterdienst des Landes gegeben und verbreitet werden, das seiner Lage nach am geeignetsten ist, die verschiedenen Zonen und Gebiete zu bedienen, entsprechend den gegenseitigen Absprachen der beteiligten vertragschließenden Regierungen.

Regulation 5

Ice Patrol Service

(a) The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. During the whole of the ice season the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland shall be guarded for the purpose of informing passing ships of the extent of this dangerous region; for the study of ice conditions in general; and for the purpose of affording assistance to ships and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol ships. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

(b) Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of ice conditions may be assigned other duties by the managing Government, provided that such other duties do not interfere with their primary purpose or increase the cost of this service.

Règle 5

Service de Recherche des Glaces

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. Pendant toute la saison des glaces, les limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage des grands bancs de Terre-Neuve seront surveillées dans le but de fournier aux navires qui passent des informations sur l'étendue de la région dangereuse; pour étudier le régime des glaces en général; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs. Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation des glaces doivent être poursuivies suivant les nécessités.

(b) Les navires et avions affectés au service de recherche des glaces et à l'étude et observation des glaces peuvent se voir assigner d'autres fonctions par le Gouvernement chargé de l'exécution de ce service, à condition que ces autres fonctions ne gênent pas leur objet principal et n'augmentent pas les frais de ce service.

Regel 5

Eiswachdienst

(a) Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, einen Eiswachdienst sowie einen Dienst zur Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse im Nordatlantik aufrechtzuerhalten. Während der gesamten Eisperiode müssen die südöstliche, südliche und südwestliche Grenze der Eisberggebiete in der Nähe der Neufundland-Bänke mit dem Zweck überwacht werden, die dort verkehrenden Schiffe über die Ausdehnung dieses Gefahrengebietes zu unterrichten. Der Eiswachdienst soll weiterhin die Erforschung der Eisverhältnisse im allgemeinen ausführen und zur Hilfeleistung für Schiffe und Besatzungen, die der Hilfe bedürfen, innerhalb des Operationsgebietes seiner Wachschiffe bereitstehen. Während der übrigen Zeit des Jahres soll die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse in dem ratsam erscheinenden Umfang aufrechterhalten werden.

(b) Schiffen und Luftfahrzeugen, die den Eiswachdienst und die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse übernehmen, können von der mit der Durchführung dieses Dienstes beauftragten Regierung weitere Aufgaben zugewiesen werden. Derartige andere Aufgaben dürfen sich jedoch auf die Ausübung ihrer Haupttätigkeit nicht nachteilig auswirken oder die Kosten dieses Dienstes erhöhen.

Regulation 6

Ice Patrol. Management and Cost

(a) The Government of the United States of America agrees to continue the management of the ice patrol service and the study and observation of ice conditions, including the dissemination of information received therefrom. The Contracting Governments specially interested in these services undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services; each contribution to be based, as far as practicable, upon the total gross tonnage of the vessels of each contributing Government passing through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol. The Maritime Safety Committee is invited to undertake studies of these tonnages for the purpose of advising the contributing Governments. The Contracting Governments specially interested undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the proportions of their respective contributions as agreed to under the terms of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, until such contributions are modified as provided for in this Regulation.

(b) Each of the contributing Governments has the right to alter or discon-

Règle 6

Recherche des Glaces. Gestion et Frais

(a) Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique accepte de continuer à assumer la gestion du service de recherche des glaces, et de poursuivre l'étude et l'observation des glaces, ainsi que la diffusion des informations ainsi obtenues. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ces services s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services; la contribution de chacun des Gouvernements participants étant calculée, dans la mesure du possible, en fonction du tonnage brut total de leurs navires respectifs naviguant dans les régions des icebergs où patrouille le Service de Recherche des Glaces. Le Comité de la Sécurité Maritime est invité à faire des recherches sur ces tonnages, afin de pouvoir donner aux Gouvernements participants des renseignements à ce sujet. Les Gouvernements contractants spécialement intéressés s'engagent à contribuer aux frais d'entretien et de fonctionnement de ce service dans la proportion de leurs quotes-parts respectives telles qu'elles ont été convenues aux termes de la Convention internationale de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, jusqu'à ce que ces quotes-parts soient modifiées conformément aux dispositions de la présente Règle.

(b) Chacun des Gouvernements participants a le droit de modifier ou de

Regel 6

Eiswachdienst. Durchführung und Kosten

(a) Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika erklärt sich bereit, die Durchführung des Eiswachdienstes und die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse einschließlich der Verbreitung der hieraus gezogenen Erkenntnisse auch weiterhin zu übernehmen. Die an diesem Dienst besonders interessierten vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, zu den Kosten für die Aufrechterhaltung und Durchführung dieses Dienstes beizutragen. Der Beitrag soll, soweit durchführbar, auf der Grundlage der Gesamt-Bruttotonnage der Schiffe jeder beitragspflichtigen Regierung bemessen werden, welche die durch den Eiswachdienst überwachten Eisberg-Gebiete durchfahren. Der Maritime Sicherheitsausschuß wird zwecks Unterrichtung der beitragspflichtigen Regierungen gebeten, die erforderlichen Feststellungen über diese Tonnagen zu treffen. Die besonders interessierten vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, zu den Kosten für die Aufrechterhaltung und Durchführung dieses Dienstes nach dem Schlüssel ihres Beitrages, wie er in den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 festgelegt ist, beizutragen, und zwar so lange, bis diese Beitragsleistungen entsprechend den Bestimmungen dieser Regel geändert sind.

(b) Jede beitragspflichtige Regierung hat das Recht, ihren Beitrag zu ändern

tinue its contribution, and other Contracting Governments may undertake to contribute to the expense. The contributing Government which avails itself of this right will continue responsible for its current contribution up to the 1st September following the date of giving notice of intention to alter or discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the managing Government at least six months before the said 1st September.

(c) If, at any time, the United States Government should desire to discontinue these services, or if one of the contributing Governments should express a wish to relinquish responsibility for its pecuniary contribution, or to have its contribution altered, or another Contracting Government should desire to undertake to contribute to the expense, the contributing Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

(d) The contributing Governments shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Regulation and of Regulation 5 as appear desirable.

(e) Where this Regulation provides that a measure may be taken after agreement among the contributing Governments, proposals made by any Contracting Government for effecting such a measure shall be communicated to the managing Government which shall approach the other contributing Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals, and the results of the enquiries thus made shall be sent to the other contributing Governments and the Contracting Government making the proposals. In particular, the scale of contributions to the cost of the services to be made by the Contracting Governments specially interested shall be reviewed by those Governments in consultation at intervals not exceeding three years. The managing Government shall initiate the action necessary to this end.

cesser sa participation, et d'autres Gouvernements contractants peuvent s'engager à participer aux frais. Le Gouvernement participant qui usera de cette faculté restera tenu de sa contribution en cours jusqu'au 1er septembre qui suivra la date de notification de son intention de modifier ou de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention au Gouvernement responsable six mois au moins avant ledit 1er septembre.

(c) Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des États-Unis désirerait cesser de gérer ces services, ou que l'un des Gouvernements participants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de sa contribution pécuniaire ou de la voir modifier, ou si un autre Gouvernement contractant désirait s'engager à participer aux frais, les Gouvernements participants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

(d) Les Gouvernements participants ont le droit d'apporter aux dispositions de la présente Règle et de la Règle 5 d'un commun accord et en tout temps les changements qui seraient jugés désirables.

(e) Dans les cas où la présente Règle prévoit la possibilité de prendre une mesure après accord entre les Gouvernements participants, toutes propositions présentées par un Gouvernement contractant quelconque à cet effet, doivent être transmises au Gouvernement chargé de l'exécution du service, qui se mettra en rapport avec les autres Gouvernements participants dans le but de s'assurer s'ils acceptent ces propositions, et les résultats de l'enquête ainsi faite seront communiqués aux autres Gouvernements participants ainsi qu'au Gouvernement contractant auteur des propositions. En particulier, le barème des participations respectives des Gouvernements contractants spécialement intéressés aux frais du Service, sera révisé par ces Gouvernements au cours de consultations tenues à des intervalles ne dépassant pas trois ans. Le Gouvernement chargé de l'exécution du service doit prendre l'initiative des mesures nécessaires à ces fins.

oder einzustellen, und andere vertragschließende Regierungen können sich verpflichten, zu den Kosten beizutragen. Eine beitragspflichtige Regierung, die von diesem Recht Gebrauch macht, bleibt für ihre laufende Beitragszahlung bis zum nächsten 1. September nach dem Tage, an dem sie ihre Absicht über eine Änderung oder Einstellung bekannt gibt, verantwortlich. Um das erwähnte Recht in Anspruch zu nehmen, muß sie die für die Durchführung des Dienstes verantwortliche Regierung mindestens sechs Monate vor dem bezeichneten 1. September von ihrer Absicht in Kenntnis setzen.

(c) Wünscht die Regierung der Vereinigten Staaten diesen Dienst irgendwann einzustellen oder sollte eine der beitragspflichtigen Regierungen den Wunsch äußern, von der Zahlungspflicht befreit zu werden oder ihren Beitrag geändert zu sehen, oder sollte eine andere vertragschließende Regierung sich zur Beteiligung an der Beitragszahlung zu verpflichten wünschen, so werden die beitragspflichtigen Regierungen diese Frage unter Berücksichtigung ihrer gemeinsamen Interessen regeln.

(d) Die beitragspflichtigen Regierungen haben das Recht, im Einverständnis miteinander von Zeit zu Zeit an den Bestimmungen dieser Regel und der Regel 5 die Änderungen vorzunehmen, die sie für wünschenswert halten.

(e) In den Fällen, in denen durch diese Regel vorgesehen ist, daß eine Maßnahme nach Erzielung einer Übereinkunft zwischen den beitragspflichtigen Regierungen getroffen werden kann, sind alle seitens irgendeiner der vertragschließenden Regierungen hierzu gemachten Vorschläge der mit der Durchführung des Dienstes beauftragten Regierung mitzuteilen. Diese wird an die anderen beitragspflichtigen Regierungen herantreten, um festzustellen, ob sie diesen Vorschlägen zustimmen; die Ergebnisse dieser Anfragen sollen den anderen beitragspflichtigen Regierungen und der vertragschließenden Regierung, von der die Vorschläge ausgegangen sind, zugeleitet werden. Insbesondere soll der Schlüssel für die Beiträge der besonders interessierten vertragschließenden Regierungen zu den Kosten des Dienstes durch diese Regierungen in Beratungen, die in Abständen von höchstens drei Jahren abzuhalten sind, einer Nachprüfung unterzogen werden. Die mit der Durchführung des Dienstes beauftragte Regierung soll hierzu die erforderlichen Schritte einleiten.

Regulation 7

Speed Near Ice

When ice is reported on or near his course the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

Règle 7

Vitesse dans le voisinage des glaces

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de marcher pendant la nuit à une allure modérée ou de changer de route, de manière à s'écarter nettement de la zone dangereuse.

Regel 7

Geschwindigkeit in der Nähe von Eis

Wird dem Kapitän eines Schiffes auf oder nahe seinem Kurs Eis gemeldet, so ist er verpflichtet, bei Nacht mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren oder seinen Kurs so zu ändern, daß er gut frei von dem Gefahrenbereich führt.

Regulation 8

North Atlantic Routes

(a) The practice of following recognised routes across the North Atlantic

Règle 8

Routes de l'Atlantique Nord

(a) La pratique consistant à suivre des routes définies pour la traversée

Regel 8

Schiffswege im Nordatlantik

(a) Das Verfahren, anerkannte Schiffswege in beiden Richtungen über

in both directions has contributed to safety of life at sea and should be recommended to all ships.

(b) The selection of the routes and the initiation of action with regard to them is left to the responsibility of the shipping companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

(c) The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligation to give public notice of the regular routes which they propose their ships should follow, and of any changes made in these routes; they will also use their influence to induce the owners of all ships crossing the Atlantic to follow, so far as circumstances will permit, the recognised routes, and to induce the owners of all ships crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States or Canada via the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

(d) The Government managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route, or which crosses the abovementioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from parts of the United States or Canada, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

de l'Atlantique du Nord, dans l'un et l'autre sens, a contribué à la sauvegarde de la vie humaine en mer et devait être recommandée à tous les navires.

(b) Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à cet égard sont laissés à la responsabilité des compagnies de navigation intéressées. Les Gouvernements contractants prêteront leurs concours à les compagnies, lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tours les renseignements sur les routes qui peuvent être en possession des Gouvernements.

(c) Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inviter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, dans la mesure où les circonstances le permettront, les routes reconnues, et d'inviter les armateurs de tous navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des États-Unis ou du Canada, en passant au voisinage des grands bancs de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve, au nord du 43ème degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

(d) Le Gouvernement chargé de l'exécution du Service de Recherche des Glaces est invité à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des États-Unis ou du Canada, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

den Nordatlantik innezuhalten, hat zur Sicherheit des menschlichen Lebens auf See beigetragen und sollte allen Schiffen empfohlen werden.

(b) Die Wahl der Schiffswege und die Einleitung von Maßnahmen in dieser Richtung wird der Verantwortlichkeit der beteiligten Reedereien überlassen. Die vertragschließenden Regierungen werden die Reedereien auf Anforderung dadurch unterstützen, daß sie alle in ihrem Besitz befindlichen Angaben über die Schiffswege ihnen zur Verfügung stellen.

(c) Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, den Reedereien aufzuerlegen, die von ihren Schiffen regelmäßig zu befahrenden Wege sowie alle Änderungen dieser Wege öffentlich bekanntzugeben. Ferner werden sie ihren Einfluß geltend machen, um die Reeder aller den Atlantik überquerenden Schiffe zu veranlassen, daß ihre Schiffe, soweit es die Umstände zulassen, die anerkannten Schiffswege befahren. Sie sollen weiterhin die Reeder aller Schiffe, die den Atlantik nach oder von Häfen der Vereinigten Staaten oder Kanadas überqueren und in die Nähe der Neufundland-Bänke kommen, dazu veranlassen, daß ihre Schiffe, soweit durchführbar, die Fischgründe von Neufundland nördlich von 43° N. während der Fangzeiten meiden und außerhalb solcher Gebiete bleiben, die durch Eis gefährdet sind oder in denen Eisgefahr anzunehmen ist.

(d) Die den Eisdienst durchführende Regierung wird gebeten, der betreffenden Verwaltung jedes Schiff zu melden, das außerhalb einer der regelmäßigen, anerkannten oder veröffentlichten Schiffswege angetroffen wird oder das während der Fangzeit die obengenannten Fischgründe durchfährt oder das auf der Fahrt nach oder von Häfen der Vereinigten Staaten oder Kanadas durch Gegenden fährt, die durch Eis gefährdet sind oder in denen Eisgefahr anzunehmen ist.

Regulation 9

Misuse of Distress Signals

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a ship or aircraft is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited on every ship or aircraft.

Règle 9

Emploi injustifié des signaux de détresse

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire ou un avion est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires et avions.

Regel 9

Mißbrauch von Notsignalen

Der Gebrauch eines internationalen Notsignals ist nur dann erlaubt, wenn angekündigt werden soll, daß ein Schiff oder Luftfahrzeug sich in Not befindet. Der Gebrauch von Signalen, die mit einem internationalen Notsignal verwechselt werden können, ist allen Schiffen und Luftfahrzeugen verboten.

Regulation 10

Distress Messages. Procedure

(a) The master of a ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so. If he is unable or, in the special

Règle 10

Messages de détresse. Procédure

(a) Le Capitaine d'un navire en mer, qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations rescapées se trouvent en détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse en les informant, si possible, de ce

Regel 10

Verfahren bei Notmeldungen

(a) Der Kapitän eines auf See befindlichen Schiffes, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, daß ein Schiff oder Luftfahrzeug oder deren Rettungsfahrzeuge sich in Not befinden, ist verpflichtet, mit größter Geschwindigkeit den in Seenot befindlichen Personen zu Hilfe zu eilen und

circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, he must enter in the logbook the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

(b) The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with alle speed to the assistance of persons in distress.

(c) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation when he learns that one or more ships other than his own have been requisitioned and are complying with the requisition.

(d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this Regulation, if he is informed by the persons in distress or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

(e) The provisions of this Regulation do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with regard to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au livre de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse.

(b) Le Capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le Capitaine ou les Capitaines des navires réquisitionnnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

(c) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle, lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se rendent à la réquisition.

(d) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe (b) de la présente Règle, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le Capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes, que le secours n'est plus nécessaire.

(e) Il n'est pas dérogé par les prescriptions de la présente Règle aux dispositions de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'Article 11 de ladite Convention.

diesen, wenn möglich, hiervon Kenntnis zu geben. Ist er hierzu außerstande oder hält er nach der besonderen Lage des Falles eine solche Hilfeleistung für unzweckmäßig oder unnötig, so muß er die Gründe für die Unterlassung einer Hilfeleistung für die in Not befindlichen Personen in das Schiffstagebuch eintragen.

(b) Der Kapitän eines in Not befindlichen Schiffes ist berechtigt, soweit möglich nach Benehmen mit den Kapitänen der Schiffe, die seinen Hilferuf beantwortet haben, eines oder mehrere dieser Schiffe um Beistand zu ersuchen, die ihm für eine Hilfeleistung am geeignetsten erscheinen. Der oder die um Beistand ersuchten Kapitäne des oder der Schiffe sind dann verpflichtet, dem Ersuchen um Beistand nachzukommen und weiterhin mit größter Geschwindigkeit den in Not befindlichen Personen zu Hilfe zu eilen.

(c) Der Kapitän eines Schiffes ist von der ihm in Absatz (a) dieser Regel auferlegten Verpflichtung entbunden, sobald er erfährt, daß eines oder mehrere Schiffe, außer seinem eigenen, zum Beistand aufgefordert wurden und diesem Ersuchen nachkommen.

(d) Der Kapitän eines Schiffes ist von der ihm in Absatz (a) dieser Regel und, wenn sein Schiff um Beistand ersucht wurde, der in Absatz (b) dieser Regel auferlegten Verpflichtung entbunden, wenn ihm von den in Not befindlichen Personen oder von dem Kapitän eines anderen Schiffes, das diese Personen erreicht hat, mitgeteilt worden ist, daß Beistand nicht mehr nötig ist.

(e) Durch die Bestimmungen dieser Regel wird das am 23. September 1910 in Brüssel unterzeichnete Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot, insbesondere die in Artikel 11 dieses Übereinkommens vorgeschriebene Beistandspflicht, nicht berührt.

Regulation 11
Signalling Lamps

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient daylight signalling lamp.

Règle 11
Fanal à signaux

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux effectuant des voyages internationaux, doivent avoir à bord un fanal à signaux de jour efficace.

Regel 11
Morselampen

Alle Schiffe von mehr als 150 Bruttoregistertonnen, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind, müssen eine wirksame Tagsignallampe an Bord haben.

Regulation 12
Direction-Finding Apparatus

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with direction-finding apparatus complying with the provisions of Regulation 12 of Chapter IV, but the provision of such apparatus on ships between 1,600 and 5,000 tons gross tonnage may be deferred for a period of 2 years from the date on which the present Convention comes into force if in the opinion of the Administration this is necessary.

(b) An Administration may, in areas, where it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried, exempt any ships under 5,000 tons gross tonnage from this require-

Règle 12
Radiogoniomètre

(a) Tout navire de 1600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, effectuant des voyages internationaux, doit être pourvu d'un radiogoniomètre répondant aux dispositions de la Règle 12, Chapitre IV, mais l'installation de cet appareil sur des navires de 1.600 à 5.000 tonneaux de jauge brute pourra être différée pendant une période de 2 ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, si l'Administration estime que ce délai est nécessaire.

(b) Toute Administration peut, dans les zones où elle juge qu'il ne serait ni raisonnable ni nécessaire d'imposer cet appareil, dispenser de ces prescriptions tous les navires de moins de

Regel 12
Peilfunkgerät

(a) Alle Schiffe von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind, müssen mit einem Peilfunkgerät ausgerüstet sein, das den Vorschriften der Regel 12 des Kapitels IV entspricht. Der Einbau eines solchen Gerätes kann jedoch auf Schiffen zwischen 1600 und 5000 Bruttoregistertonnen für einen Zeitraum von 2 Jahren vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an aufgeschoben werden, wenn die Verwaltung dies für erforderlich hält.

(b) Eine Verwaltung kann für Gebiete, für die sie das Mitführen eines solchen Gerätes für unzweckmäßig oder unnötig erachtet, alle Schiffe unter 5000 Bruttoregistertonnen von

ment, due regard being hald to the fact that direction-finding apparatus is of value both as a navigational instrument and as an aid to locating ships, aircraft or survival craft.

5.000 tonneaux de jauge brute, compte dûment tenu du fait que le radiogoniomètre constitue une aide précieuse, tant comme instrument de navigation que comme moyen de déterminer la position de navires, d'avions ou d'embarcations rescapées.

der Befolgung dieser Bestimmung befreien. Hierbei ist gebührend zu berücksichtigen, daß das Peilfunkgerät sowohl als Navigationshilfsmittel als auch für das Auffinden von Schiffen, Luftfahrzeugen oder Rettungsfahrzeugen von Wert ist.

Regulation 13

Manning

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

Règle 13

Equipage

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

Regel 13

Besatzung

Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, für die Schiffe ihrer Nation Maßnahmen beizubehalten oder nötigenfalls einzuführen, die gewährleisten, daß alle Schiffe hinsichtlich des Schutzes des menschlichen Lebens auf See ausreichend und sachgemäß besetzt sind.

Regulation 14

Aids to Navigation

The Contracting Governments undertake to arrange for the establishment and maintenance of such aids to navigation, including radio beacons and electronic aids as, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk requires, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.

Règle 14

Aides à la navigation

Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, y compris les radiophares et les appareils électroniques, le long de leurs côtes dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.

Regel 14

Hilfsmittel für die Navigation

Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, für die Errichtung und Unterhaltung solcher Navigationshilfsmittel einschließlich der Funkfeuer und der elektronischen Hilfsmittel zu sorgen, wie es nach ihrer Ansicht der Umfang des Verkehrs rechtfertigt und der Gefahrengrad erforderlich macht. Ferner haben sie dafür Sorge zu tragen, daß Unterlagen über diese Hilfsmittel allen Beteiligten zur Verfügung stehen.

Regulation 15

Search and Rescue

(a) Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of such maritime safety facilities as are deemed practicable and necessary having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and should, so far as possible, afford adequate means of locating and rescuing such persons.

(b) Each Contracting Government undertakes to make available information concerning its existing rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

Règle 15

Recherche et sauvetage

(a) Tout Gouvernement contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires seront prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer au large de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritime jugées pratiquement réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse.

(b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont il dispose, et, le cas échéant, les projets de modification auxdits moyens.

Regel 15

Rettungsdienst

(a) Jede vertragschließende Regierung verpflichtet sich, dafür Sorge zu tragen, daß alle erforderlichen Maßnahmen für einen Küstenwachdienst und zur Rettung der an ihren Küsten in Seenot befindlichen Personen getroffen werden. Diese Maßnahmen sollen die Einrichtung, den Betrieb und die Unterhaltung solcher der Sicherheit der Schiffahrt dienenden Anlagen umfassen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsdichte auf See und der für die Schiffahrt bestehenden Gefahren für durchführbar und notwendig gehalten werden. Ferner sollen sie, soweit möglich, ausreichende Hilfsmittel für das Auffinden und die Rettung Schiffbrüchiger einschließen.

(b) Jede vertragschließende Regierung verpflichtet sich, Unterlagen über die bei ihr bestehenden Rettungsmöglichkeiten sowie über die Pläne für gegebenenfalls vorgesehene Änderungen zur Verfügung zu stellen.

Regulation 16

Life-Saving Signals

The following signals shall be used by life-saving stations when communicating with ships in distress and by ships in distress when communicating with life-saving stations:—

Règle 16

Signaux des stations de sauvetage

Les signaux suivants devront être employés par les stations de sauvetage dans leurs communications avec les navires en détresse et par les navires en détresse dans leurs communications avec les stations de sauvetage:—

Regel 16

Rettungssignale

Folgende Signale sollen von den Rettungsstationen beim Verkehr mit in Seenot befindlichen Schiffen und von Schiffen in Seenot beim Verkehr mit Rettungsstationen benutzt werden: —

(a) Replies from shore station to distress signals made by a ship:—

Signal	*Signification*
—By day—White smoke signal. By night—White star rocket.	"You are seen—assistance will be given as soon as possible."

(b) Landing signals for the guidance of small boats bringing away the crew of a wrecked ship:—

Signal	*Signification*
—By day—Vertical motion of a white flag or the arms. By night—Vertical motion of a white light or flare. A range (indication of direction) may be given by placing a steady white light or flare lower and in line with the observer.	"This is the best place to land."
—By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally. By night — Horizontal motion of a white light or flare.	"Landing here highly dangerous."
—By day—Horizontal motion of a white flag, followed by the placing of the white flag in the ground and the carrying of another white flag in th direction to be indicated. By night — Horizontal motion of a white light or flare, followed by the placing of the white light or flare on the ground and the carrying of another white light or flare in the direction to be indicated.	"Landing here highly dangerous. A more favourable location to land is in the direction indicated."

(c) Signals to be employed in connection with the use of shore life-saving apparatus:—

Signal	*Signification*
—By day—Vertical motion of a withe flag or the arms. By night—Vertical motion of a white light or flare.	In general— "Affirmative." Specifically:— "Rocket line is held." "Tail block is made fast." "Hawser is made fast." "Man is in the breeches buoy." "Haul away."
—By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally. By night — Horizontal motion of a white light or flare.	In general— "Negative." Specifically:— "Slack away." "Avast hauling."

(a) Réponses des stations côtières aux signaux de détresse émis par un navire:—

Signal	*Signification*
—De jour—signal à fumée blanche, De nuit—fusée à étoiles blanches	"Nous vous voyons—secours vous sera porté aussitôt que possible."

(b) Signaux de débarquement destinés à guider les embarcation transportant l'équipage d'un navire naufragé:—

Signal	*Signification*
—De jour — mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras. De nuit — mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche. Une ligne de repère (indication de direction) peut être établie en plaçant une lumière ou un feu blanc stable plus bas et en ligne droite avec l'observateur.	"Cet emplacement est le meilleur endroit où débarquer."
—De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement. De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.	"Il est extrêmement dangereux de débarquer ici."
—De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc, le drapeau étant ensuite piqué dans la terre, et un deuxième drapeau blanc dirigé vers la direction à indiquer. De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc, le feu ou la lumière étant ensuite posé à terre et un autre feu blanc ou lumière étant transporté dans la direction à suivre.	"Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiqée."

(c) Signaux à employer en liaison avec l'utilisation d'engins de sauvetage ayant leur base sur la côte:—

Signal	*Signification*
—De jour — mouvement vertical d'un drapeau blanc ou des bras. De nuit — mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc.	En général—"affirmatif." D'une manière particulière:— "L'amarre est tenue." "La poulie à fouet est amarrée." "Le câble est amarré." "Il y a un homme dans la bouée culotte." "Vire."
—De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement. De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.	En général—"négatif." D'une manière particulière:— "Relâchez les amarres." "Tiens bon virer."

(a) Antwort der Küstenstation auf Notsignale eines Schiffes:—

Signal	*Bedeutung*
— Bei Tage — Weißes Rauchsignal. Bei Nacht — Weißes Sternsignal.	„Wir sehen Sie. Hilfe kommt sobald wie möglich."

(b) Landesignale für die Einweisung kleiner Boote mit Schiffbrüchigen:—

Signal	*Bedeutung*
— Bei Tage — Auf- und Niederbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht — Auf- und Niederbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers. Eine Landerichtung kann durch ein niedriger angebrachtes, festes weißes Licht oder Flackerfeuer, das sich in einer Linie mit dem Beobachter befindet, angezeigt werden.	„Dies ist der beste Landeplatz."
— Bei Tage — Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht — Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	„Hier ist das Landen äußerst gefährlich."
— Bei Tage — Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge. Anschließend Feststecken der Flagge im Boden und Tragen einer weiteren weißen Flagge in der anzuzeigenden Richtung. Bei Nacht — Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers. Anschließend Aufstellen des weißen Lichtes oder Flackerfeuers auf dem Boden und Tragen eines weiteren weißen Lichtes oder Flackerfeuers in der anzuzeigenden Richtung.	„Das Landen ist hier äußerst gefährlich. Eine bessere Landemöglichkeit besteht in der angezeigten Richtung."

(c) Signale bei Benutzung von Küstenrettungsgeräten:—

Signal	*Bedeutung*
— Bei Tage — Auf- und Niederbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht — Auf- und Niederbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	Allgemein: „Bejahend." Im besonderen: — „Schießleine wird gehalten." „Steertblock ist fest." „Trosse ist fest." „Ein Mann ist in der Hosenboje." „Hol weg."
— Bei Tage — Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht — Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	Allgemein: „Verneinend." Im besonderen: — „Fier weg." „Holen fest."

Regulation 17

Pilot Ladders

All ships engaged on voyages in which pilots are likely to be embarked should comply with the following requirements respecting pilot ladders:—

(a) The ladder should be kept in good order and used as far as possible only for embarking and disembarking pilots and other officials while a ship is arriving at or leaving a port.

(b) The ladder should be of adequate length and strength.

(c) The treads should be of adequate width.

(d) Two man-ropes, properly secured, should, where circumstances so require, be used in conjunction with the ladders.

(e) Arrangements should be such that the pilot can safely pass from the head of the ladder to the ship's deck.

(f) Spreaders at suitable intervals should be provided, if necessary, to prevent the ladder twisting.

(g) At night, a light shining overside should be available and used.

Règle 17

Échelles de pilote

Tous les navires effectuant des voyages au cours desquels il est probable qu'ils auront à embarquer des pilotes devront se conformer aux prescriptions suivantes en ce qui concerne les échelles de pilote:—

(a) L'échelle doit être maintenue en bon état et dans la mesure du possible n'être employée que pour l'embarquement et le débarquement des pilotes et autres officiels lorsqu'un navire entre dans un port ou prend la mer.

(b) L'échelle sera de longueur et de solidité suffisantes.

(c) Les échelons seront de largeur suffisante.

(d) Deux tireveilles solidement assujetties seront, lorsque les circonstances le demandent, employées en même temps que les échelles.

(e) Des dispositions seront prises pour que le pilote puisse passer sans danger du haut de l'échelle sur le pont du navire.

(f) Des traverses placées à intervalles raisonnables seront installées, le cas échéant, pour empêcher l'échelle de tourner.

(g) De nuit, on devra tenir prêt et employer un fanal projetant de la lumière hors du bord.

Regel 17

Lotsenleitern

Alle Schiffe, die auf ihren Reisen voraussichtlich Lotsen benötigen, müssen bezüglich der Lotsenleitern folgende Forderungen erfüllen: —

(a) Die Leiter muß in gutem Zustand gehalten werden und darf, soweit möglich, nur für das An- und Vonbordgehen von Lotsen und anderen Amtspersonen beim Ein- oder Auslaufen des Schiffes benutzt werden.

(b) Die Leiter soll eine ausreichende Länge und Festigkeit besitzen.

(c) Die Stufen sollen breit genug sein.

(d) Wo es die Umstände erfordern, sollen zwei gut gesicherte Haltetaue zusammen mit den Leitern benutzt werden.

(e) Es sind Maßnahmen zu treffen, daß der Lotse sicher von der Leiter an Deck steigen kann.

(f) Um ein Drehen der Leiter zu verhindern, sind erforderlichenfalls in geeigneten Abständen Spreizlatten anzubringen.

(g) Bei Nacht ist eine Außenbordbeleuchtung bereitzuhalten und zu verwenden.

CHAPTER VI

Carriage of Grain and Dangerous Goods

Regulation 1

Application

Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to ships to which the present Regulations apply.

Regulation 2

Carriage of Grain

(a) The term "grain" includes wheat, maize (corn), oats, rye, barley, rice, pulses, and seeds.

(b) Where grain is loaded in a ship, all necessary and reasonable precautions shall be taken to prevent the grain from shifting.

(c) Any compartment which is entirely filled with loose grain in bulk shall be:—

(i) fed by properly constructed feeders which shall contain not less than 2½ per cent. nor more than 8 per cent. of the capacity of the compartment served, and

(ii) divided by a longitudinal bulkhead or shifting boards, which shall be properly secured and fitted grain tight with proper fillers (fillings) between the beams. In holds such shifting

CHAPITRE VI

Transport de Grains et de Marchandises dangereuses

Règle 1

Application

Sauf dispositions expresses contraires, ce Chapitre s'applique à tous les navires soumis à l'application des présentes Règles.

Règle 2

Transport de Grain

(a) Le terme "grain" comprend le blé, le maïs ("corn"), l'avoine, le seigle, l'orge, le riz, les légumes secs et les graines de semences.

(b) Lorsque du grain est chargé sur un navire, toutes précautions raisonnables et nécessaires doivent être prises pour empêcher le ripage de la cargaison.

(c) Tout compartiment entièrement rempli de grain en vrac doit être:—

(i) alimenté par des «feeders» de construction adéquate qui ne contiendront pas moins de 2½ pour cent ni plus de 8 pour cent de la capacité du compartiment desservi, et

(ii) divisé par une cloison longitudinale ou des bardis qui doivent être solidement assujettis et rendus étanches au grain par des remplissages convenables placés entre les barrots. Dans

KAPITEL VI

Beförderung von Getreide und gefährlichen Gütern

Regel 1

Geltungsbereich

Ist nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt, so gilt dieses Kapitel für Schiffe, auf die diese Regeln Anwendung finden.

Regel 2

Beförderung von Getreide

(a) Der Ausdruck „Getreide" umfaßt Weizen, Mais (Korn), Hafer, Roggen, Gerste, Reis, Hülsenfrüchte und Saatgut.

(b) Hat ein Schiff Getreide geladen, so sind alle erforderlichen und zweckmäßigen Vorsichtsmaßregeln zu treffen, um ein Übergehen der Ladung zu verhindern.

(c) Jeder mit losem Getreide in Bulkladung vollständig angefüllte Raum muß

(i) durch Füllschächte von geeigneter Bauart, die nicht weniger als 2½ v. H. und nicht mehr als 8 v. H. des Fassungsvermögens des zugehörigen Raumes enthalten dürfen, nachgefüllt werden, und

(ii) durch ein Längsschott oder Getreideschotte unterteilt sein, die sicher befestigt und durch passende Füllstücke, die zwischen den Decksbalken angebracht sind, getreidedicht gemacht wer-

boards shall extend downwards from the underside of the deck to a distance of a least one-third of the depth of the hold or 8 feet, whichever is the greater. In 'tween deck compartments they shall extend from deck to deck. In all cases they shall extend to the top of the feeders of the hold or compartment in which they are situated.

les cales ces bardis doivent s'étendre, vers le bas, à partir du dessous du pont jusqu'à une distance d'au moins un tiers de la profondeur de la cale ou de 2,44 m (ou 8 pieds), la plus grande de ces deux distances devant être adoptée. Dans les compartiments d'entrepont, ils doivent s'étendre de pont à pont. Dans tous les cas ils doivent s'étendre jusqu'à la surface supérieure du «feeder» de la cale ou du compartiment dans lequel ils se trouvent.

den müssen. In Laderäumen müssen diese Getreideschotte von der Unterkante des Decks an mindestens ein Drittel der Laderaumtiefe oder 2,44 Meter (oder 8 Fuß), je nachdem welches Maß größer ist, hinabreichen. In den Zwischendecks müssen diese Schotte von Deck zu Deck reichen. In allen Fällen müssen sie bis zur Oberkante der Füllschächte des Raumes oder der Abteilung, in der sie sich befinden, hinaufreichen.

(d) In any compartment which is partially filled with loose grain in bulk, the grain shall be levelled and topped off with bagged grain or other suitable cargo extending to a height of not less than 4 feet above the top of the loose grain in bulk and supported on suitable platforms laid over the whole surface of the loose grain in bulk. In addition, the compartment shall be divided by a longitudinal bulkhead or shifting boards in line with the keel which shall extend from the bottom of the hold or deck as the case may be to a height sufficient to prevent the shifting of the loose grain in bulk. The fitting of a longitudinal bulkhead or shifting boards shall not be required if the grain in bulk does not exceed one-third the capacity of the compartment or, in the case of a compartment divided by a shaft tunnel, one-half the capacity of that compartment.

(d) Dans tout compartiment partiellement rempli de grain en vrac, le grain sera nivelé et couvert de grain en sacs ou autres marchandises appropriées jusqu'à une hauteur d'au moins 1,22 m (ou 4 pieds) au-dessus de la surface du grain en vrac; ce grain en sacs ou ces marchandises seront placées sur des planchers appropriés disposés sur toute l'étendue de la surface du grain en vrac. En outre, ce compartiment doit être divisé par une cloison longitudinale ou des bardis placés parallèlement à la quille, qui iront du fond de la cale ou du pont, selon le cas, jusqu'à une hauteur suffisante pour empêcher le ripage du grain en vrac. L'installation d'une cloison longitudinale ou de bardis ne doit pas être exigée si le volume de grain en vrac ne dépasse pas le tiers de la capacite du compartiment ou, dans le cas d'un compartiment divisé par un tunnel, la moitié de la capacité de ce compartiment.

(d) In jedem nur teilweise mit losem Getreide in Bulkladung gefüllten Raum muß das Getreide gerade getrimmt sein. Die Oberfläche des losen Getreides in Bulkladung muß mindestens 1,22 Meter (oder 4 Fuß) hoch mit Getreide in Säcken oder anderer geeigneter Ladung bedeckt sein, die auf einer über die ganze Oberfläche der losen Getreide-Bulkladung gelegten Plankenlage gestaut ist. Außerdem muß dieser Raum durch ein Längsschott oder durch Getreideschotte unterteilt sein, die in der Mittschiffslinie angebracht sind und die vom Boden des Raumes oder Decks, entsprechend den vorliegenden Verhältnissen, bis zu einer solchen Höhe hinaufreichen müssen, daß ein Übergehen der losen Getreide-Bulkladung verhindert wird. Der Einbau eines Längsschottes oder von Getreideschotten ist nicht erforderlich, wenn das Getreide in Bulkladung nicht ein Drittel des Fassungsvermögens des Raumes oder, wenn ein Raum durch einen Wellentunnel unterteilt wird, nicht die Hälfte des Fassungsvermögens dieses Raumes überschreitet.

(e) Loose grain in bulk other than oats, light barley, and cotton seed shall not be carried in the 'tween decks of a two-deck ship, or in the uppermost 'tween decks of ships having more than two decks, except in properly constructed feeders as necessary for feeding the lower compartments. Loose grain in bulk may be carried in positions not otherwise permitted under this Regulation provided that:—

(i) it is carried in one or more bins, which shall be properly constructed and provided with feeders in accordance with the provisions of paragraph (c) (i);

(ii) the hold or compartment below the bin or bins is properly battened down, clear of the feeder to such hold or compartment;

(iii) the quantity of grain so carried does not exceed the capacity fixed by the Administration.

(e) Il ne sera pas transporté de grain en vrac autre que de l'avoine, de l'orge léger ou des graines de coton, dans l'entrepont d'un navire à deux ponts ou dans l'entrepont supérieur des navires ayant plus de deux ponts, si ce n'est dans des "feeders" convenablement construits pour alimenter les compartiments inférieurs. Il peut être transporté du grain en vrac dans les locaux autres que ceux autorisés aux termes de la présente Règle, à condition:—

(i) qu'il soit transporté dans une ou plusieurs sections spécialement construites à cet effet et munies de "feeders" conformément aux prescriptions du paragraphe (c) (i);

(ii) que la cale ou le compartiment situés sous le ou les sections soient convenablement condamnés en laissant dégagé le "feeder" desservant cette cale ou ce compartiment;

(iii) que la quantité de grain ainsi transportée ne dépasse pas la capacité fixée par l'Administration.

(e) Loses Getreide in Bulkladung, außer Hafer, leichter Gerste und Baumwollsamen, darf nicht in einem Zwischendeck eines Zweideckschiffes oder im obersten Zwischendeck auf Schiffen mit mehr als zwei Decks befördert werden, außer in ordnungsmäßig gebauten Füllschächten, die zum Füllen der unteren Räume benötigt werden. Loses Getreide in Bulkladung darf auch an Stellen befördert werden, die sonst auf Grund dieser Regel nicht zugelassen sind, unter der Voraussetzung, daß

(i) es in einer oder mehreren besonders hierfür hergerichteten Sektionen befördert wird, die mit Füllschächten entsprechend den Vorschriften des Absatzes (c) (i) versehen sind;

(ii) der Raum oder die Abteilung unter der oder den Sektionen ordnungsmäßig verschalkt ist, wobei der zugehörige Füllschacht dieses Raumes oder dieser Abteilung frei zu halten ist;

(iii) die auf diese Weise beförderte Getreidemenge nicht das durch die Verwaltung festgesetzte Fassungsvermögen überschreitet.

(f) Each Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any of the requirements of paragraphs (c) and (d) of this Regulation unreasonable or

(f) Chaque Administration, si elle estime que le caractère abrité du voyage et les conditions de ce voyage sont tels que l'application de l'une quelconque des dispositions des paragraphes (c) et (d) de la présente Règle

(f) Ist nach Ansicht der Verwaltung der Reiseweg von Natur aus geschützt und sind die Fahrtbedingungen derart, daß die Anwendung irgendeiner der Vorschriften der Absätze (c) und (d) dieser Regel als unzweckmäßig oder

unnecessary, exempt from those particular requirements individual ships or classes of ships.

Regulation 3

Carriage of Dangerous Goods

(a) The term "dangerous goods" includes:—

(i) explosives;
(ii) compressed, liquefied and dissolved gases;
(iii) corrosives;
(iv) poisons;
(v) substances giving off inflammable vapours;
(vi) substances which become dangerous by interaction with water or air;
(vii) strong oxidising agents;
(viii) substances which are liable to spontaneous combustion;
(ix) any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that the provisions of this Regulation should apply to it.

(b) The carriage of dangerous goods is prohibited except in accordance with the provisions of this Regulation.

(c) Explosives other than the following may not be carried on passenger ships:—

(i) safety cartridges and safety fuses;
(ii) small quantities of explosives not exceeding 20 lbs. in the aggregate;
(iii) explosives up to a total of 10 cwt. in approved packages on the deck of a passenger ship on a short voyage.

(d) Notwithstanding the provisions of paragraph (c), explosives may be carried on passenger ships on which there are special approved safety measures.

(e) On ships carrying inflammable liquids adequate precautions shall be taken against fire or explosion.

(f) Substances which are liable to spontaneous combustion (including fodder and other vegetable products especially if damp) shall not be carried unless adequate precautions have been taken to prevent outbreak of fire.

(g) Dangerous goods tendered to a ship for transportation shall be accompanied by a written statement by the shipper correctly describing the shipment according to the classification used in paragraph (a) of this Regulation.

n'est ni raisonnable ni nécessaire, peut dispenser de ces dispositions particulières certains navires ou certaines classes de navires.

Règle 3

Transport de Marchandises dangereuses

(a) Le terme "marchandises dangereuses" comprend:—

(i) les explosifs;
(ii) les gaz comprimés, liquéfiés et dissous;
(iii) les substances corrosives;
(iv) les poisons;
(v) les substances dégageant des vapeurs inflammables;
(vi) les substances qui deviennent dangereuses au contact de l'air ou de l'eau;
(vii) les oxydants puissants;
(viii) les substances susceptibles de combustion spontanée;
(ix) toute autre substance que l'expérience a révélée, ou pourrait révéler, de nature si dangereuse que les dispositions de la présente Règle devraient s'y appliquer.

(b) Le transport de marchandises dangereuses est interdit, à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions de la présente Règle.

(c) Aucun explosif autre que ceux désignés ci-après ne peut être transporté à bord des navires à passagers:—

(i) cartouches et fusées de sûreté;
(ii) petites quantités d'explosifs ne dépassant pas 9 kilos (20 livres anglaises), au total;
(iii) 450 kilos (10 cwt.) au plus d'explosifs quelconques, dans des emballages approuvés, sur le pont d'un navire à passagers effectuant un voyage court;

(d) Nonobstant les dispositions du paragraphe (c), les explosifs peuvent être transportés sur des navires à passagers à bord desquels sont appliquées des mesures de sécurité spéciales approuvées.

(e) Toutes précautions nécessaires contre l'incendie et les explosions seront prises à bord de tout navire transportant des liquides inflammables.

(f) Substances susceptibles de combustion spontanée (y compris le fourrage et autres produits végétaux, particulièrement s'ils sont humides) ne doivent être transportées que si toutes précautions nécessaires ont été prises pour éviter qu'un incendie ne se déclare.

(g) Toutes marchandises dangereuses amenées à un navire pour être transportées devront accompagnées d'une déclaration écrite de l'expéditeur contenant une description exacte du chargement d'après la classification employée au paragraphe (a) de la présente Règle.

unnötig erscheint, so kann sie einzelne Schiffe oder Schiffsklassen von der Befolgung dieser besonderen Bestimmungen befreien.

Regel 3

Beförderung gefährlicher Güter

(a) Der Ausdruck „gefährliche Güter" umfaßt

(i) Sprengstoffe;
(ii) komprimierte, verflüssigte und gelöste Gase;
(iii) Ätzstoffe;
(iv) Gifte;
(v) Stoffe, die entzündbare Gase abgeben;
(vi) Stoffe, die bei Berührung mit Wasser oder Luft gefährlich werden;
(vii) stark oxydierende Mittel;
(viii) Stoffe, die zur Selbstentzündung neigen;
(ix) jeder andere Stoff, der nach den vorliegenden oder künftigen Erfahrungen von solch gefährlicher Art ist, daß die Vorschriften dieser Regel auf ihn Anwendung finden sollten.

(b) Die Beförderung gefährlicher Güter ist verboten, sofern sie nicht den Bestimmungen dieser Regel gemäß erfolgt.

(c) Sprengstoffe, mit Ausnahme der nachstehend aufgeführten, dürfen auf Fahrgastschiffen nicht befördert werden: —

(i) Sicherheitspatronen und Sicherheitszünder;
(ii) kleine Sprengstoffmengen, die das Gesamtgewicht von 9 Kilogramm (20 englische Pfund) nicht überschreiten;
(iii) Sprengstoffe bis zu einem Gesamtgewicht von 450 Kilogramm (10 englische Zentner) in zugelassenen Verpackungen an Deck eines Fahrgastschiffes auf beschränkter Fahrt.

(d) Ungeachtet der Vorschriften des Absatzes (c) können Sprengstoffe auf Fahrgastschiffen befördert werden, auf denen zugelassene besondere Sicherheitsmaßnahmen getroffen sind.

(e) Auf Schiffen, die feuergefährliche Flüssigkeiten befördern, sind ausreichende Vorsichtsmaßregeln gegen Feuer- oder Explosionsgefahr zu treffen.

(f) Stoffe, die zur Selbstentzündung neigen (einschließlich Futtermittel und andere pflanzliche Erzeugnisse, vor allem in feuchtem Zustand) dürfen nur dann befördert werden, wenn ausreichende Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung eines Feuerausbruchs getroffen sind.

(g) Gefährliche Güter, die zur Beförderung auf ein Schiff verladen werden, müssen mit einer schriftlichen Erklärung des Verladers versehen sein, in der die Ladung, entsprechend der Klassifizierung in Absatz (a) dieser Regel, genau bezeichnet wird.

(h) Except for parcels of mixed chemicals in limited quantities, shipments of dangerous goods shall be marked with a distinctive label or stencil which shall indicate their dangerous character. Each package of the shipment shall be so marked except in the case of a large shipment which can be stowed and identified as a unit.

(i) Each ship carrying dangerous goods shall carry a special list setting forth, in accordance with paragraph (ε) of this Regulation, the dangerous goods on board.

(j) Each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed rules to supplement the provisions of this Regulation. Such detailed rules shall provide for the packing and stowage of dangerous goods when carried with other commodities, and for the stowage of various categories of dangerous goods.

(k) The provisions of this Regulation do not apply to ship's stores and equipment.

(h) Excepté en ce qui concerne les colis de produits chimiques divers en petites quantités, les chargements de marchandises dangereuses doivent porter une marque ou une étiquette distinctive indiquant la nature dangereuse de ces articles. Chacun des colis du chargement doit être ainsi marqué, sauf dans le cas d'un chargement important, pouvant être arrimé et identifié comme un seul lot.

(i) Chaque navire transportant des marchandises dangereuses doit être porteur d'une liste spéciale, les énumérant, conformément au paragraphe (a) de la présente Règle.

(j) Chaque Gouvernement contractant devra faire paraître, ou provoquer la parution d'un règlement détaillé destiné à compléter les dispositions de la présente Règle. Ce règlement détaillé fixera l'emballage et la façon d'arrimer des marchandises dangereuses lorsqu'elles sont transportées avec d'autres produits, ainsi que les règles d'arrimage de différentes catégories de marchandises dangereuses.

(k) Les dispositions de la présente Règle ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

(h) Außer Packungen, die verschiedene Chemikalien in begrenzten Mengen enthalten, müssen Ladungen gefährlicher Güter durch ein besonderes Etikett oder Markierung gekennzeichnet sein, das die Art ihrer Gefährlichkeit anzeigt. Jede Packung der Ladung muß derart bezeichnet sein, es sei denn, daß es sich um eine große Ladung handelt, die als eine Einheit gestaut und als solche kenntlich ist.

(i) Jedes Schiff, das gefährliche Güter befördert, muß eine besondere Liste mit sich führen, in der die an Bord befindlichen gefährlichen Güter entsprechend Absatz (a) dieser Regel aufgeführt sind.

(j) Jede vertragschließende Regierung soll ausführlich gehaltene Richtlinien in Ergänzung der Bestimmungen dieser Regel herausgeben oder eine solche Ausgabe veranlassen. Diese ausführlich gehaltenen Richtlinien sollen die Art der Verpackung und Stauung von gefährlichen Gütern regeln, wenn sie zusammen mit anderen Ladungen befördert werden. Sie sollen ferner Anordnungen über die Stauung verschiedener Arten von gefährlichen Gütern enthalten.

(k) Die Vorschriften dieser Regel finden auf die Schiffsvorräte und die Schiffsausrüstung keine Anwendung.

APPENDIX

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

SAFETY CERTIFICATE

(Official Seal) *(Country)*

for $\frac{\text{an}}{\text{a short}}$ international voyage.

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under Regulation 22 (c) of Chapter III

$\frac{\text{The Government}}{\text{I, the undersigned,}}$ $\frac{\textit{(Name)} \text{ certifies}}{\textit{(Name)} \text{ certify}}$

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the Regulations annexed to the said Convention as regards:—

(1) the structure, main and auxiliary boilers and machinery;

(2) the watertight subdivision arrangements and details;

(3) the following subdivision loadlines:—

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation 10 of Chapter II)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C. 1	....	....
C. 2	....	....
C. 3	....	....

III. That the life-saving appliances provide for a total number of .... persons and no more, viz.:—

.... lifeboats (including .... motor lifeboats or mechanically propelled lifeboats) capable of accommodating .... persons, and .... motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown above), requiring .... certificated lifeboatmen;

.... liferafts capable of accommodating .... persons;

.... buoyant apparatus capable of supporting .... persons;

.... lifebuoys;

.... lifejackets.

IV. That the lifeboats were equipped in accordance with provisions of the Regulations.

V. That the ship was provided with a line-throwing appliance and lifeboat portable radio apparatus in accordance with the provisions of the Regulations.

VI. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:—

APPENDICE

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navires à Passagers

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

(Cachet Official) *(Nationalité)*

pour $\frac{\text{un}}{\text{un court}}$ voyage international

Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut	(Eventuellement) Conditions des voyages faisant l'objet de la Règle 22 (c) figurant au Chapitre III

$\frac{\text{Le Gouvernement}}{\text{Je, soussigné}}$ $\frac{\textit{(Nom)} \text{ certifie}}{\textit{(Nom)} \text{ certifie}}$

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention Internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles annexées à ladite Convention en ce qui concerne:—

(1) La structure, les machines et les chaudières principales et auxiliaires;

(2) les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;

(3) les lignes de charge de compartimentage suivantes:—

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (Règle 10 figurant au Chapitre II de la Convention)	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par des marchandises
C. 1	....	....
C. 2	....	....
C. 3	....	....

III. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de .... personnes à savoir:—

.... embarcations de sauvetage (y compris .... embarcations de sauvetage à moteur ou embarcations de sauvetage à propulsion mécanique) susceptibles de recevoir .... personnes et .... embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) exigeant .... canotiers brevetés;

.... radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir .... personnes;

.... engins flottants susceptibles de supporter .... personnes;

.... bouées de sauvetage;

.... brassières de sauvetage.

IV. Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des Règles.

V. Que le navire est muni d'un appareil lance-amarre et d'une installation radiotélégraphique portative répondant aux prescriptions des Règles.

VI. Que la navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:—

ANHANG

Form des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe

SICHERHEITSZEUGNIS

(Dienstsiegel) *(Staat)*

für Auslandfahrt / beschränkte Auslandfahrt

Ausgefertigt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregistertonnen	Gegebenenfalls Einzelheiten über nach Kapitel III Regel 22 (c) genehmigte Reisen

Die Regierung / Der Unterzeichnete *(Name)* bescheinigt:

I. Daß das vorgenannte Schiff vorschriftsmäßig nach den Bestimmungen des oben erwähnten Übereinkommens besichtigt worden ist.

II. Daß die Besichtigung ergeben hat, daß das Schiff den Vorschriften der dem erwähnten Übereinkommen beigefügten Regeln entspricht bezüglich: —

(1) Bauart, Haupt- und Hilfskesseln und Maschinenlage;

(2) Einrichtung und Einzelheiten der wasserdichten Unterteilung;

(3) folgender Schottenladelinien: —

Festgelegte Schottenladelinien, die an der Außenhaut mittschiffs angemarkt sind (Kapitel II, Regel 10)	Freibord	Anzuwenden, wenn die Räume, in denen Fahrgäste befördert werden, die folgenden wahlweise zu benutzenden Räume einschließen
C. 1	....	....
C. 2	....	....
C. 3	....	....

III. Daß die Rettungsgeräte für eine Gesamtzahl von nicht mehr als .... Personen ausreichen, nämlich:—

.... Rettungsboote (einschließlich .... Motorrettungsboote oder mechanisch angetriebene Rettungsboote) mit einem Fassungsvermögen von .... Personen und .... Motorrettungsboote, die mit einer Telegraphiefunkanlage und mit einem Scheinwerfer ausgerüstet sind (in der Gesamtzahl der vorstehend aufgeführten Rettungsboote einbegriffen), die .... geprüfte Rettungsbootsleute erfordern;

.... Rettungsflöße mit einem Fassungsvermögen von .... Personen;

.... Rettungsgeräte mit einer Tragfähigkeit für .... Personen;

.... Rettungsringe;

.... Rettungsgürtel.

IV. Daß die Ausrüstung der Rettungsboote den Vorschriften der Regeln entspricht.

V. Daß das Schiff mit einem Leinenwurfgerät und einer tragbaren Funkanlage für Rettungsboote nach den Vorschriften der Regeln ausgerüstet ist.

VI. Daß das Schiff die Vorschriften der Regeln bezüglich der Telegraphiefunkanlagen erfüllt, nämlich: —

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator	....	....
Number of operators	....	....
Whether auto-alarm fitted	....	....
Whether main installation fitted ...	....	....
Whether emergency installation fitted	....	....
Whether main and emergency transmitters electrically separated or combined	....	....
Whether direction-finder fitted	....	....
Number of passengers for which certificated	....	....

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations, as regards fire-detecting and fire-extinguishing appliances and was provided with navigation lights and shapes, and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Collision Regulations.

VIII. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations, so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the .... Government. It will remain in force until ....

Issued at .... the .... day of .... 19........

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

	Prescriptions de la Règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur	....	....
Nombre d'opérateurs	....	....
Y a-t-il un appareil auto-alarme? ..	....	....
Y a-t-il une installation principale?	....	....
Y a-t-il une installation de secours?	....	....
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? ...	....	....
Y a-t-il un radiogoniomètre?	....	....
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré	....	....

VII. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions desdites Règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles Internationales pour prévenir les Abordages en Mer.

VIII. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement .... Il est valable jusqu'au ....

Délivré à ...., le .... 19........

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:—

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Form of Certificate for Cargo Ships

SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(Official Seal) *(Country)*

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The Government *(Name)* certifies
I, the undersigned, *(Name)* certify

I. That the above-mentioned ship has been duly inspected in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the inspection showed that the life-saving appliances provide for a total number of .... persons and no more, viz.:—

..............................lifeboats on port side capable of accommodating .... persons.

.... lifeboats on starboard side capable of accommodating .... persons.

.... motor lifeboats and/or mechanically propelled lifeboats (included in the total lifeboats shown above).

Modèle de Certificat pour Navires de Charge

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR LE MATÉRIEL D'ARMEMENT

(Cachet Officiel) *(Nationalité)*

Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement *(Nom)* certifie
Je, soussigné *(Nom)* certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de .... personnes, à savoir:—

.... embarcations de sauvetage à bâbord susceptibles de recevoir .... personnes.

.... embarcations de sauvetage à tribord susceptibles de recevoir .... personnes.

.... embarcations de sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique (compris dans le nombre total des embarcations ci-dessus mentionnées).

	Erforderlich nach Regel	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker	....	....
Anzahl der Funker	....	....
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät eingebaut?	....	....
Ist eine Hauptanlage eingebaut? ...	....	....
Ist eine Notanlage eingebaut?	....	....
Sind der Haupt- und der Notsender elektrisch getrennt oder verbunden?	....	....
Ist ein Peilfunkgerät eingebaut? ...	....	....
Anzahl der Fahrgäste, für die dieses Zeugnis ausgestellt ist	....	....

VII. Daß das Schiff den Vorschriften der Regeln bezüglich der Feuermelde- und Feuerlöscheinrichtungen entspricht und daß es mit Positionslaternen und Signalkörpern sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen gemäß den Vorschriften der Regeln sowie den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ausgerüstet ist.

VIII. Daß das Schiff in allen anderen Punkten den Vorschriften der Regeln, soweit diese auf das Schiff Anwendung finden, entspricht.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der .... Regierung. Es bleibt in Kraft bis ....

Ausgestellt zu .... am .... 19.......

Hier ist das Siegel oder die Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist der folgende Absatz hinzuzufügen: —

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordentlich ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Form des Zeugnisses für Frachtschiffe

AUSRÜSTUNGS-SICHERHEITSZEUGNIS

(Dienstsiegel) *(Staat)*

Ausgefertigt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregistertonnen

Die Regierung *(Name)* bescheinigt:
Der Unterzeichnete *(Name)* bescheinigt:

I. Daß das vorgenannte Schiff vorschriftsmäßig nach den Bestimmungen des oben erwähnten Übereinkommens besichtigt worden ist.

II. Daß die Besichtigung ergeben hat, daß die Rettungsgeräte für eine Gesamtzahl von nicht mehr als .... Personen ausreichen, nämlich: —

.... Rettungsboote auf der Backbordseite mit einem Fassungsvermögen von .... Personen;

.... Rettungsboote auf der Steuerbordseite mit einem Fassungsvermögen von .... Personen;

.... Motorrettungsboote und/oder mechanisch angetriebene Rettungsboote (in der Gesamtzahl der vorstehend aufgeführten Rettungsboote einbegriffen);

.... lifebuoys.

.... lifejackets.

III. That the lifeboats were equipped in accordance with the provisions of the Regulations annexed to the Convention.

IV. That the ship was provided with a line-throwing apparatus and lifeboat portable radio apparatus in accordance with the provisions of the Regulations.

V. That the inspection showed that ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances and was provided with navigation lights and shapes and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and the International Collision Regulations.

VI. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the .... Government. It will remain in force until ....

Issued at .... the .... day of .... 19........

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added: —

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

.... bouées de sauvetage.

.... brassières de sauvetage.

III. Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des Règles annexées à la Convention.

IV. Que le navire est pourvu d'un appareil lance-amarre et d'un équipement radiotélégraphique portatif d'embarcation de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

V. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que de moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles Internationales pour prévenir les Abordages en Mer.

VI. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles, dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement .... Il est valable jusqu'au ....

Délivré à ...., le .... 19........

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:—

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Form of Safety Radiotelephony Certificate

SAFETY RADIOTELEPHONY CERTIFICATE

(Official Seal) *(Country)*

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The Government *(Name)* certifies

I, the undersigned, *(Name)* certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelephony:—

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator	....	....
Number of operators	....	....

This certificate is issued under the authority of the .... Government. It will remain in force until ....

Issued at .... the .... day of .... 19........

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

Modèle de Certificat de Sécurité Radiotéléphonique

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉPHONIQUE

(Cachet Officiel) *(Nationalité)*

Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement *(Nom)* certifie

Je, soussigné *(Nom)* certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention Internationale précitée en ce qui concerne la Radiotétéphonie:—

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à Bord
Heures d'écoute par opérateur	....	....
Nombre d'opérateurs	....	....

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernment .... Il est valable jusqu'au ....

Délivré à ...., le .... 19........

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.

(Cachet)

.... Rettungsringe;

.... Rettungsgürtel.

III. Daß die Ausrüstung der Rettungsboote den Vorschriften der dem Übereinkommen beigefügten Regeln entspricht.

IV. Daß das Schiff mit einem Leinenwurfgerät und einer tragbaren Funkanlage für Rettungsbote nach den Vorschriften der Regeln ausgerüstet ist.

V. Daß die Besichtigung ergeben hat, daß das Schiff den Vorschriften der Regeln des erwähnten Übereinkommens bezüglich der Feuerlöscheinrichtungen entspricht und daß es mit Positionslaternen und Signalkörpern sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen gemäß den Vorschriften der Regeln sowie den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ausgerüstet ist.

VI. Daß das Schiff in allen anderen Punkten den Vorschriften der Regeln, soweit diese auf das Schiff Anwendung finden, entspricht.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der .... Regierung. Es bleibt in Kraft bis ....

Ausgestellt zu .... am .... 19........

Hier ist das Siegel oder die Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist der folgende Absatz hinzuzufügen: —

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordentlich ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Form des Sprechfunk-Sicherheitszeugnisses

SPRECHFUNK-SICHERHEITSZEUGNIS

(Dienstsiegel) *(Staat)*

Ausgefertigt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregistertonnen

Die Regierung (*Name*) bescheinigt:
Der Unterzeichnete (*Name*) bescheinigt:

daß das vorgenannte Schiff den Vorschriften der dem oben erwähnten Übereinkommen beigefügten Regeln bezüglich Sprechfunk entspricht: —

	Erforderlich nach Regel	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker	....	....
Anzahl der Funker	....	....

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der .... Regierung. Es bleibt in Kraft bis ....

Ausgestellt zu .... am .... 19........

Hier ist das Siegel oder die Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:—

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate

SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE

(Official Seal) *(Country)*

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The Government (*Name*) certifies
I, the undersigned, (*Name*) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelegraphy:—

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator	....	....
Number of operators	....	....
Whether autoalarm fitted	....	....
Whether main installation fitted ...	....	....
Whether emergency installation fitted	....	....
Whether main and emergency transmitters electrically separated or combined	....	....
Whether direction finder fitted	....	....

This certificate is issued under the authority of the .... Government. It will remain in force until ....

Issued at .... the .... day of .... 19........

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added: —

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Modèle de certificat de Sécurité Radiotélégraphique

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉGRAPHIQUE

(Cachet Officiel) *(Nationalité)*

Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement (*Nom*) certifie
Je, soussigné (*Nom*) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention précitée en ce qui concerne la Radiotélégraphie:—

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à Bord
Heures d'écoute par opérateur	....	....
Nombre d'opérateurs	....	....
Y a-t-il un appareil auto-alarme? ..	....	....
Y a-t-il une installation principale?	....	....
Y a-t-il une installation de secours?	....	....
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? ...	....	....
Y a-t-il un radiogoniomètre?	....	....

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement .... Il est valable jusqu'au ....

Délivré à ...., le .... 19.......

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:—

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

Bei Unterzeichnung ist der folgende Absatz hinzuzufügen: —

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordentlich ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Form des Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnisses

TELEGRAPHIEFUNK-SICHERHEITSZEUGNIS

(Dienstsiegel) *(Staat)*

Ausgefertigt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregistertonnen

Die Regierung (Name) bescheinigt:
Der Unterzeichnete (Name) bescheinigt:

daß das vorgenannte Schiff den Vorschriften der dem oben erwähnten Übereinkommen beigefügten Regeln bezüglich Telegraphiefunk entspricht: —

	Erforderlich nach Regel	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker	....	....
Anzahl der Funker	....	....
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät eingebaut?	....	....
Ist eine Hauptanlage eingebaut? ...	....	....
Ist eine Notanlage eingebaut?	....	....
Sind der Haupt- und der Notsender elektrisch getrennt oder verbunden?	....	....
Ist ein Peilfunkgerät eingebaut? ...	....	....

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der .... Regierung. Es bleibt in Kraft bis ....

Ausgestellt zu .... am .... 19........

Hier ist das Siegel oder die Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist der folgende Absatz hinzuzufügen: —

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordentlich ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

(Official Seal) *(Country)*

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The Government *(Name)* certifies
I, the undersigned, *(Name)* certify

That the above-mentioned ship is, under the authority conferred by Regulation .... of Chapter .... of the Regulations annexed to the Convention referred to above, exempted from the requirements of (1) ....
.... of the Convention on the voyages ....
to ....

Insert here the conditions, if any, on which the exemption certificate is granted.

This certificate is issued under the authority of the .... Government. It will remain in force until ....

Issued at .... the .... day of .... 19.........

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

(1) Insert here references to Chapters and Regulations, specifying particular paragraphs.

Modèle de Certificat d'Exemption

CERTIFICAT D'EXEMPTION

(Cachet Officiel) *(Nationalité)*

Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement *(Nom)* certifie
Je, soussigné *(Nom)* certifie

Que le navire susvisé est exempté, en vertu de la Règle .... Chapitre .... des Règles annexées à la Convention précitée, de l'application des prescriptions de (1) ....
de la Convention pour les voyages de ....
à ....

Indiquer ici les conditions, s'il en existe, sous lesquelles le certificat d'exemption est accordé.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernment .... Il est valable jusqu'au ....

Délivré à ...., le .... 19.........

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:—

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

(1) Indiquer ici les références aux Chapitres, Règles et paragraphes.

Form des Ausnahmezeugnisses

AUSNAHMEZEUGNIS

(Dienstsiegel) *(Staat)*

Ausgefertigt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregistertonnen

Die Regierung *(Name)* bescheinigt:
Der Unterzeichnete *(Name)* bescheinigt:

daß das vorgenannte Schiff auf Grund der Ermächtigung der Regel .... in Kapitel .... der dem oben erwähnten Übereinkommen beigefügten Regeln befreit ist von den Vorschriften der (1) .... des Übereinkommens auf den Reisen von .... nach ....

Hier sind gegebenenfalls die Bedingungen anzuführen, unter denen das Ausnahmezeugnis erteilt wird.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der .... Regierung. Es bleibt in Kraft bis ....

Ausgestellt zu .... am .... 19......

Hier ist das Siegel oder die Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist der folgende Absatz hinzuzufügen: —

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordentlich ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

---

(1) Hier sind Hinweise auf die betreffenden Kapitel und Regeln unter Bezeichnung der einzelnen Absätze anzugeben.

ANNEX B

Regulations for Preventing Collisions at Sea

PART A

Preliminary and Definitions

Rule 1

(a) These Rules shall be followed by all vessels and seaplanes upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels, except as provided in Rule 30. Where, as a result of their special construction, it is not possible for seaplanes to comply fully with the provisions of Rules specifying the carrying of lights and shapes, these provisions shall be followed as closely as circumstances permit.

(b) The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the prescribed lights or impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

(c) In the following Rules, except where the context otherwise requires:—

(i) the word "vessel" includes every description of water craft, other than a seaplane on the water, used or capable of being used as a means of transportation on water;

(ii) the word "seaplane" includes a flying boat and any other aircraft designed to manœuvre on the water;

(iii) the term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery;

(iv) every power-driven vessel which is under sail and not under power is to be considered a sailing vessel, and every vessel under power, whether under sail or not, is to be considered a power-driven vessel;

(v) a vessel or seaplane on the water is "under way" when she is not at anchor, or made fast to the shore, or aground;

(vi) the term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck;

ANNEXE B

Règles pour Prévenir les Abordages en Mer

PARTIE A

Préliminaires et Définitions

Règle 1

(a) Les présentes règles devront être suivies par tous les navires et hydravions, dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer, sauf exceptions prévues à la Règle 30. Lorsque, en raison de leur construction spéciale, les hydravions ne peuvent pas se conformer intégralement aux dispositions des Règles relatives aux feux et aux marques, ils doivent observer ces dernières dispositions d'aussi près que les circonstances le permettent.

(b) Les prescriptions des Règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu que ceux ne pouvant être confondus avec les feux prscrits, ou gêner leur visibilité ou leur caractère distinctif et n'empêchant pas d'assurer une veille extérieure satisfaisante.

(c) Dans les Règles suivantes, sauf autres dispositions contraires résultant du contexte:—

(i) le mot "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion amerri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau;

(ii) le mot "hydravion" désigne un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau;

(iii) l'expression "navire à propulsion mécanique" désigne tout navire mû par une machine;

(iv) tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine, doit être considéré comme un navire à voile et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique;

(v) un navire ou un hydravion amerri "est en route" lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué;

(vi) l'expression "hauteur au-dessus du plat-bord" désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé;

ANHANG B

Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

TEIL A

Einleitung und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

(a) Die nachfolgenden Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge und Wasserflugzeuge auf See und auf den mit der See zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern, soweit nicht in Artikel 30 etwas anderes bestimmt ist. Sind Wasserflugzeuge aus Gründen ihrer besonderen Bauart nicht in der Lage, den Vorschriften über das Führen von Lichtern und Signalkörpern voll zu entsprechen, so sind diese Vorschriften soweit zu befolgen, wie es unter den gegebenen Umständen möglich ist.

(b) Die Vorschriften über Lichter sind bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu befolgen; während dieser Zeit dürfen keine Lichter gezeigt werden, die mit den hier vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können oder die deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigen oder den vorschriftsmäßigen Ausguck behindern können.

(c) In den nachfolgenden Vorschriften gilt, wenn sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, folgendes: —

(i) Der Begriff „Fahrzeug" umfaßt jedes Wasserfahrzeug, das als Beförderungsmittel auf dem Wasser verwendet wird oder verwendet werden kann; ein Wasserflugzeug auf dem Wasser gilt dabei nicht als „Fahrzeug";

(ii) der Begriff „Wasserflugzeug" umfaßt jedes Flugboot sowie jedes andere Luftfahrzeug, das zum Manövrieren auf dem Wasser eingerichtet ist;

(iii) der Ausdruck „Fahrzeug mit Maschinenantrieb" bezeichnet jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebskraft;

(iv) jedes Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das unter Segel und nicht mit Maschinenkraft fährt, gilt als Segelfahrzeug. Jedes mit Maschinenkraft fahrende Fahrzeug, auch wenn es zugleich unter Segel ist, gilt als Fahrzeug mit Maschinenantrieb;

(v) ein Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser ist „in Fahrt", wenn es weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht hat noch auf Grund festsitzt;

(vi) der Ausdruck "Höhe über dem Schiffskörper" bedeutet die Höhe über dem obersten durchlaufenden Deck;

(vii) the length and breadth of a vessel shall be deemed to be the length and breadth appearing in her certificate of registry;

(viii) the length and span of a seaplane shall be its maximum length and span as shown in its certificate of airworthiness, or as determined by measurement in the absence of such certificate;

(ix) the word "visible", when applied to lights, means visible on a dark night with a clear atmosphere;

(x) the term "short blast" means a blast of about one second's duration;

(xi) the term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration;

(xii) the word "whistle" means whistle or siren;

(xiii) the word "tons" means gross tons.

PART B

Lights and Shapes

Rule 2

(a) A power-driven vessel when under way shall carry:—

(i) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast then in the forepart of the vessel, a bright white light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 20 points of the compass (225 degrees), so fixed as to show the light 10 points (112½ degrees) on each side of the vessel, that is, from right ahead to 2 points (22½ degrees) abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

(ii) Either forward of or abaft the white light mentioned in subsection (i) a second white light similar in construction and character to that light. Vessels of less than 150 feet in length, and vessels engaged in towing, shall not be required to carry this second white light but may do so.

(iii) These two white lights shall be so placed in a line with and over the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the lower light shall be forward of the upper one. The horizontal distance between the two white lights shall be at least three times the vertical distance. The lower of these two white lights or, if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not

(vii) la longueur et la largeur d'un navire sont celles données par son certificat d'immatriculation;

(viii) la longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être les longueur et envergure maxima données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement;

(ix) le mot "visible", lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure;

(x) l'expression "son bref" désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde;

(xi) l'expression "son prolongé" désigne un son d'une durée de 4 à 6 secondes;

(xii) le mot "sifflet" signifie sifflet ou sirène;

(xiii) le mot "tonneau" signifie tonneau de jauge brute.

PARTIE B

Feux et Marques

Règle 2

(a) Un navire à propulsion mécanique, en route, doit porter:—

(i) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant de ce navire, un feu blanc brillant, disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumbs du compas (225°), soit 10 quarts ou rumbs de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à deux quarts (22,5°) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles.

(ii) Soit à l'avant ou à l'arrière du feu blanc prévu au paragraphe (i), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires d'une longueur inférieure à 45 m. 75 (ou 150 pieds) ainsi que pour les navires remorquant, mais ils peuvent le porter.

(iii) Ces deux feux blancs devront être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4 m. 75 (ou 15 pieds) et dans une position telle que le feu inférieur se trouve sur l'avant du feu supérieur. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins égale à trois fois la distance verticale. Le plus bas de ces feux blancs ou le cas échéant le feu unique, doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord, qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10 (ou

(vii) als Länge und Breite eines Fahrzeuges gelten die im Schiffszertifikat eingetragene Länge und Breite;

(viii) als Länge und Spannweite eines Wasserflugzeuges gelten seine im Lufttüchtigkeitsschein eingetragene größte Länge und Spannweite; bei Fehlen dieses Zeugnisses gelten die durch Messung festgestellten Maße;

(ix) der Ausdruck „sichtbar" bedeutet, in Beziehung auf Lichter gebraucht, sichtbar in dunkler Nacht bei klarer Luft;

(x) ein „kurzer Ton" ist ein Ton von ungefähr 1 Sekunde Dauer;

(xi) ein "langer Ton" ist ein langgezogener Ton von 4 bis 6 Sekunden Dauer;

(xii) das Wort "Pfeife" bedeutet Pfeife oder Sirene;

(xiii) das Wort "Tonnen" bedeutet Bruttoregistertonnen.

TEIL B

Lichter und Signalkörper

Artikel 2

(a) Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit Maschinenantrieb muß führen: —

(i) An oder vor dem Fockmast oder beim Fehlen eines solchen im vorderen Teil des Fahrzeugs ein helles, weißes Licht. Das Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaßstrichen (225 Grad) wirft, und zwar 10 Strich (112,5 Grad) nach jeder Seite, von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab auf jeder Seite. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist.

(ii) Entweder vor oder hinter dem in Absatz (i) genannten weißen Licht ein zweites weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit wie das angeführte Licht. Fahrzeuge von weniger als 45,75 m (150 Fuß) Länge und schleppende Fahrzeuge brauchen dieses zweite weiße Licht nicht zu führen, dürfen es aber führen.

(iii) Diese beiden weißen Lichter müssen in und über der Kiellinie so angebracht sein, daß das eine mindestens 4,57 m (15 Fuß) höher als das andere und derart angebracht ist, daß das niedrigere Licht sich vor dem höheren Licht befindet. Der waagerechte Abstand zwischen den beiden weißen Lichtern soll mindestens dreimal so groß sein wie der senkrechte Abstand. Das niedrigere dieser beiden weißen Lichter oder, wenn nur ein Licht geführt wird, dieses Licht muß in einer Höhe über dem Schiffskörper von nicht weniger als 6,10 m

less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 40 feet. In all circumstances the light or lights, as the case may be, shall be so placed as to be clear of and above all other lights and obstructing superstructures.

20 pieds) et si la largeur du navire dépasse 6 m. 10 (ou 20 pieds), à une hauteur au-dessus du platbort au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12 m. 20 (ou 40 pieds). En toute circonstance, les feux ou le feu selon le cas, doivent être éloignés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité.

(20 Fuß) angebracht sein. Ist das Fahrzeug breiter als 6,10 m (20 Fuß), so ist das Licht in einer der Breite des Fahrzeugs mindestens gleichkommenden Höhe zu führen. Es braucht jedoch nicht höher als 12,20 m (40 Fuß) über dem Schiffskörper angebracht zu sein. Unter allen Umständen müssen das Licht oder gegebenenfalls die Lichter oberhalb aller anderen Lichter oder die Sicht behindernder Aufbauten derart angebracht sein, daß ihre Sichtbarkeit nicht beeinträchtigt wird.

(iv) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass (112¹/₂ degrees), so fixed as to show the light from right ahead to 2 points (22¹/₂ degrees) abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(iv) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas (112,5°), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à, quarts (222,5°) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

(iv) An der Steuerbordseite ein grünes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen (112,5 Grad) wirft, und zwar von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab an Steuerbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

(v) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass (112¹/₂ degrees), so fixed as to show the light from right ahead to 2 points (22¹/₂ degrees) abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(v) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas (112,5°), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts 22,5°) sur l'arrière du travers à bâbord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

(v) An der Backbordseite ein rotes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen (112,5 Grad) wirft, und zwar von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab an Backbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

(vi) The said green and red sidelights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bows.

(vi) Les dits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avançant au moins de 0 m. 91 (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

(vi) Die Laternen dieser grünen und roten Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, die mindestens 0,91 m (3 Fuß) vor dem Licht vorausragen, derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite gesehen werden können.

(b) A seaplane under way on the water shall carry:—

(i) In the forepart amidships where it can best be seen a bright white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 220 degrees of the compass, so fixed as to show the light 110 degrees on each side of the seaplane, namely, from right ahead to 20 degrees abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

(ii) On the right or starboard wing tip a green light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the starboard side,

(b) Un hydravion faisant route sur l'eau doit porter:—

(i) A l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc brillant disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220° du compas, soit 110° de chaque côté de l'hydravion; c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers de chaque bord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 3 milles.

(ii) Sur l'extrémité de l'aile droite ou aile tribord un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à tribord,

(b) Ein Wasserflugzeug in Fahrt auf dem Wasser muß führen: —

(i) Im vorderen Teil mittschiffs ein helles, weißes Licht, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann. Dieses Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 220 Kompaßgraden wirft, und zwar 110 Grad nach jeder Seite des Wasserflugzeugs, von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab auf jeder Seite. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist.

(ii) Am rechten oder Steuerbordende der Tragfläche ein grünes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 110 Kompaßgraden wirft, und zwar von recht voraus bis 20

and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(iii) On the left or port wing tip a red light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

(iii) Sur l'extrémité de l'aile gauche ou aile bâbord un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à bâbord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Grad achterlicher als querab an Steuerbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

(iii) Am linken oder Backbordende der Tragfläche ein rotes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 110 Kompaßgraden wirft, und zwar von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab an Backbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

Rule 3

(a) A power-driven vessel when towing or pushing another vessel or seaplane shall, in addition to her sidelights, carry two bright white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing more than one vessel shall carry an additional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel or seaplane towed, exceeds 600 feet. Each of these lights shall be of the same construction and character and one of them shall be carried in the same position as the white light mentioned in Rule 2 (a) (i), except the additional light, which shall be carried at a height of not less than 14 feet above the hull. In a vessel with a single mast, such lights may be carried on the mast.

(b) The towing vessel shall also show either the stern light specified in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam. The carriage of the white light specified in Rule 2 (a) (ii) is optional.

(c) A seaplane on the water, when towing one or more seaplanes or vessels, shall carry the lights prescribed in Rule 2 (b) (i), (ii) and (iii); and, in addition, she shall carry a second white light of the same construction and character as the white light mentioned in Rule 2 (b) (i), and in a vertical line at least 6 feet above or below such light.

Règle 3

(a) Tout navire à propulsion mécanique remorquant ou poussant un autre navire ou hydravion doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement l'un audessus de l'autre à 1m.83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et, lorsqu'il remorque plus d'un navire, il doit porter un feu blanc brillant additionnel à 1m.83 (ou 6 pieds) au-dessus ou audessous des deux feux précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire ou hydravion remorqué dépasse 183 mètres (ou 600 pieds). Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques et être placé dans la même position que le feu blanc mentionné à la Règle 2 (a) (i), à l'exception du feu additionnel qui devra se trouver à une hauteur d'au moins 4m.27 (ou 14 pieds) au-dessus du plat-bord. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

(b) Le navire remorquant doit aussi montrer soit le feu de poupe désigné à la Règle 10, soit au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur. Le port du feu blanc spécifié à la Règle 2 (a) (ii) est facultatif.

(c) Un hydravion amerri, lorsqu'il remorque un ou plusieurs hydravions ou navires, doit porter les feux prescrits à la Règle 2 (b), alinéas (i), (ii) et (iii); il doit en outre porter un second feu blanc de même construction et caractéristiques que le feu blanc mentionné à la Règle 2 (b), alinéa (i). Ce second feu doit être situé sur une même ligne verticale que le premier feu, au moins à une distance de 1m.83 (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous de ce dernier.

Artikel 3

(a) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das ein anderes Fahrzeug oder Wasserflugzeug schleppt oder schiebt, muß außer den Seitenlichtern zwei helle, weiße Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen. Schleppt es mehr als ein Fahrzeug und übersteigt die Länge des Schleppzuges vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeugs oder Wasserflugzeugs 183 m (600 Fuß), so muß es zusätzlich noch ein drittes helles, weißes Licht 1,83 m (6 Fuß) über oder unter den anderen führen. Jedes dieser Lichter muß ebenso eingerichtet und angebracht sein wie das in Artikel 2 (a) (i) erwähnte weiße Licht, und eines von ihnen muß an derselben Stelle angebracht sein wie das in Artikel 2 (a) (i) erwähnte weiße Licht, mit Ausnahme des Zusatzlichtes, das mindestens 4,27 m (14 Fuß) über dem Schiffskörper geführt werden muß. Auf Fahrzeugen mit nur einem Mast dürfen diese Lichter an diesem Mast geführt werden.

(b) Das schleppende Fahrzeug muß außerdem entweder das in Artikel 10 vorgeschriebene Hecklicht oder als Ersatz hierfür ein kleines, weißes Licht hinter dem Schornstein oder dem hinteren Mast zeigen. Dieses Licht, nach dem sich das geschleppte Fahrzeug beim Steuern richten soll, darf jedoch nicht weiter nach vorn als querab sichtbar sein. Das Führen des in Artikel 2 (a) (ii) vorgeschriebenen Lichtes ist freigestellt.

(c) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser, das ein oder mehrere Wasserflugzeuge oder Fahrzeuge schleppt, muß die in Artikel 2 (b) (i), (ii) und (iii) vorgeschriebenen Lichter führen. Außerdem muß es ein zweites weißes Licht führen, das ebenso eingerichtet und angebracht ist wie das in Artikel 2 (b) (i) erwähnte weiße Licht. Dieses zweite Licht muß senkrecht über oder unter dem ersten Licht und mindestens 1,83 m (6 Fuß) von ihm entfernt angebracht sein.

Rule 4

(a) A vessel which is not under command shall carry, where they can best be seen, and, if a power-driven vessel, in lieu of the lights required by Rule 2 (a) (i) and (ii), two red lights in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, and of such

Règle 4

(a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit, pendant la nuit, porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à propulsion mécanique, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 (a) (i) et (ii) deux feux rouges disposés verticalement à

Artikel 4

(a) Ein manövrierunfähiges Fahrzeug muß zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der Stelle, an der diese Lichter am besten gesehen werden können; ist es ein Fahrzeug mit Ma-

a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes each not less than 2 feet in diameter.

une distance l'un de l'untre d'au moins 1m.83 (ou 6 pieds). Ils devront être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, ce même navire devra porter sur une ligne verticale et à 1m.83 (ou 6 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noires de 0m.61 (ou 2 pieds) au moins de diamètre chacun.

schinenantrieb, so hat es diese Lichter anstatt der in Artikel (2) (a) (i) und (ii) vorgeschriebenen Lichter zu führen. Beide Lichter müssen von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Fahrzeug an gleicher Stelle zwei schwarze Bälle oder Signalkörper, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen.

(b) A seaplane on the water which is not under command may carry, where they can best be seen, two red lights in a vertical line, one over the other, not less than 3 feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles, and may by day carry in a vertical line one over the other not less than 3 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes, each not less than 2 feet in diameter.

(b) Un hydravion amerri qui n'est pas maître de sa manœuvre peut porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre moins 0m.92 (ou 3 pieds). Ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. Pendant le jour, l'hydravion peut porter sur une ligne verticale et à 0m.92 (ou 3 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques de 0m.61 (ou 2 pieds) de diamètre minimum.

(b) Ein manövrierunfähiges Wasserflugzeug auf dem Wasser kann zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 0,92 m (3 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der Stelle, an der diese Lichter am besten gesehen werden können; beide Lichter müssen von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage kann es zwei schwarze Bälle oder Signalkörper, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 0,92 m (3 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können.

(c) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations when from the nature of her work she is unable to get out of the way of approaching vessels, shall carry, in lieu of the lights specified in Rule 2 (a) (i) and (ii), three lights in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes each not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

(c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-marins, et qui, en raison même de ces travaux, ne peut s'écarter de la route des navires qui s'approchent, doit porter, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 (a) (i) et (ii), trois feux placés sur une ligne verticale à 1m.83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur doivent être rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront des caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il doit porter sur une même ligne verticale, à 1m.83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0m.61 (ou 2 pieds) au moins de diamètre, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme bi-conique et de couleur blanche.

(c) Ein Fahrzeug, das ein Unterwasser kabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder auffischt, oder ein mit Vermessungen oder Unterwasserarbeiten beschäftigtes Fahrzeug, das auf Grund seiner Arbeiten nicht in der Lage ist, sich nähernden Fahrzeugen auszuweichen, muß anstatt der in Artikel 2 (a) (i) und (ii) vorgeschriebenen Lichter drei Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen. Das obere und untere dieser Lichter müssen rot, das mittlere weiß und alle von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Fahrzeug drei Signalkörper von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen, deren oberer und unterer kugelförmig und von roter Farbe und deren mittlerer wie ein schräges Viereck geformt und von weißer Farbe ist. Die Signalkörper müssen an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können, angebracht sein.

(d) The vessels and seaplanes referred to in this Rule, when not making way through the water, shall not carry the coloured sidelights, but when making way they shall carry them.

(d) Les navires et les hydravions mentionnés à la présente Règle, lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ne doivent pas porter les feux de côté, mais ils doivent porter ces feux lorsqu'ils ont de l'erre.

(d) Die vorbezeichneten Fahrzeuge und Wasserflugzeuge dürfen die Seitenlichter nicht führen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, müssen sie aber führen, wenn sie Fahrt machen.

(e) The lights and shapes required to be shown by this Rule are to be taken by other vessels and seaplanes as signals that the vessel or seaplane showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

(e) Les feux et marques de jour prescrits par la présente Règle doivent être considérés par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, en conséquence, s'écarter de leur route.

(e) Die in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper sollen anderen Fahrzeugen und Wasserflugzeugen anzeigen, daß das Fahrzeug oder Wasserflugzeug, das sie führt, nicht manövrierfähig ist und daher nicht ausweichen kann.

(f) These signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Rule 31.

(f) Ces derniers signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Ces derniers sont mentionnés à la Règle 31.

(f) Diese Signale sind keine Notsignale im Sinne des Artikels 31.

Rule 5

(a) A sailing vessel under way and any vessel or seaplane being towed shall carry the same lights as are prescribed by Rule 2 for a power-driven vessel or a seaplane under way, respectively, with the exception of the white lights specified therein, which they shall never carry. They shall also carry stern lights as specified in Rule 10, provided that vessels towed, except the last vessel of a tow, may carry, in lieu of such stern light, a small white light as specified in Rule 3 (b).

(b) A vessel being pushed ahead shall carry, at the forward end, on the starboard side a green light and on the port side a red light, which shall have the same characteristics as the lights described in Rule 2 (a) (iv) and (v) and shall be screened as provided in Rule 2 (a) (vi), provided that any number of vessels pushed ahead in a group shall be lighted as one vessel.

Rule 6

(a) In small vessels, when it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause to fix the green and red sidelights, these lights shall be kept at hand lighted and ready for immediate use, and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than 2 points (22½ degrees) abaft the beam on their respective sides.

(b) To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them shall each be painted outside with the colour of the lights they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

Rule 7

Power-driven vessels of less than 40 tons, vessels under oars or sails of less than 20 tons, and rowing boats, when under way shall not be required to carry the lights mentioned in Rule 2, but if they do not carry them they shall be provided with the following lights:—

(a) Power-driven vessels of less than 40 tons, except as provided in section (b), shall carry:—

(i) In the forepart of the vessel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a bright white light constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a)

Règle 5

(a) Tout navire à voiles en route et tout navire ou hydravion remorqué doivent porter les feux respectivement prescrits par la Règle 2 pour un navire à propulsion mécanique ou un hydravion en route, à l'exception des feux blancs mentionnés dans la dite Règle qu'ils ne doivent jamais porter. Ils doivent aussi porter les feux arrière indiqués à la Règle 10, étant entendu que les navires remorqués, à l'exception du dernier navire remorqué, peuvent porter au lieu de ce feu arrière, un petit feu blanc ainsi qu'il est indiqué à la Règle 3 (b).

(b) Un navire poussé en avant par un remorqueur doit porter à l'extrémité avant, un feu vert à tribord et un feu rouge à bâbord, présentant les mêmes caractéristiques que les feux décrits à la Règle 2 (a) (iv) et (v), et être muni d'écrans tels que ceux prescrits par la Règle 2 (a) (vi); étant entendu que si des navires, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe, ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire.

Règle 6

(a) A bord des petits navires, lorsqu'il est impossible, du fait du mauvais temps ou pour une autre cause valable, de mettre à poste fixe, les feux vert et rouge, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés immédiatement. A l'approche d'un autre navire ou si l'on s'approche d'un autre navire, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au-delà de 2 quarts (22°5) sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

(b) Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement, et doivent être munis d'écrans convenables.

Règle 7

Les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux, ainsi que les embarcations à rame, lorsqu'ils sont en route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à la Règle 2; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants:—

(a) Sous réserve des dispositions du paragraphe (b), les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux doivent porter:—

(i) Sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, et à 2m.75 (ou 9 pieds) au moins audessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à la Règle 2 (a) (i)

Artikel 5

(a) Ein Segelfahrzeug, das in Fahrt ist, und jedes Fahrzeug oder Wasserflugzeug, das geschleppt wird, muß dieselben Lichter führen, die durch Artikel 2 für ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb oder ein Wasserflugzeug in Fahrt jeweils vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der dort erwähnten weißen Lichter, die sie niemals führen dürfen. Diese Fahrzeuge oder Wasserflugzeuge müssen ferner Hecklichter, wie in Artikel 10 angegeben, führen. Geschleppte Fahrzeuge, mit Ausnahme des letzten Fahrzeugs eines Schleppzuges, dürfen statt eines solchen Hecklichtes ein kleines weißes Licht, wie in Artikel 3 (b) angegeben, führen.

(b) Ein Fahrzeug, das geschoben wird, muß vorn an Steuerbord ein grünes und vorn an Backbord ein rotes Licht führen. Diese Lichter müssen von gleicher Beschaffenheit sein wie die in Artikel 2 (a) (iv) und (v) vorgeschriebenen Lichter. Sie müssen mit den in Artikel 2 (a) (vi) vorgeschriebenen Schirmen versehen sein. Wird eine beliebige Anzahl von Fahrzeugen als Gruppe geschoben, so darf diese nur die Lichter führen, die für ein einzelnes Fahrzeug vorgeschrieben sind.

Artikel 6

(a) Ist es auf kleinen Fahrzeugen infolge schlechten Wetters oder aus einem anderen stichhaltigen Grunde nicht möglich, die grünen und roten Seitenlichter fest anzubringen, so müssen diese Lichter doch angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten werden; wenn das Fahrzeug sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihm nähert, sind sie an den betreffenden Seiten zeitig genug und so sichtbar wie möglich zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten. Das grüne Licht darf aber nicht von der Backbordseite her, das rote nicht von der Steuerbordseite her und beide dürfen möglichst nicht weiter als bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab gesehen werden können.

(b) Um den Gebrauch der tragbaren Lichter so sicher und so einfach wie möglich zu gestalten, muß jede Laterne außen mit der Farbe des betreffenden Lichtes angestrichen und mit einem zugehörigen Schirm versehen sein.

Artikel 7

Fahrzeuge mit Maschinenantrieb unter 40 Tonnen und Fahrzeuge unter Ruder oder Segel unter 20 Tonnen sowie Ruderboote brauchen, wenn sie in Fahrt sind, die in Artikel 2 erwähnten Lichter nicht zu führen; sie müssen aber, wenn sie diese nicht führen, mit folgenden Lichtern versehen sein:—

(a) Fahrzeuge mit Maschinenantrieb unter 40 Tonnen, jedoch nicht die in Absatz (b) genannten kleinen Boote mit Maschinenantrieb, müssen führen,

(i) im vorderen Teil des Fahrzeugs in einer Höhe von mindestens 2,75 m (9 Fuß) über dem Schandeckel ein helles, weißes Licht. Das Licht muß sich an der Stelle befinden, an der es am besten

(i) and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

(ii) Green and red sidelights constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light and a red light from right ahead to 2 points (22½ degrees) abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light.

(b) Small power-driven boats, such as are carried by seagoing vessels, may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale, but it shall be carried above the sidelights or the combined lantern mentioned in sub-section (a) (ii).

(c) Vessels of less than 20 tons, under oars or sails, except as provided in section (d), shall, if they do not carry the sidelights, carry where it can best be seen a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, and so fixed that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side. Where it is not possible to fix this light, it shall be kept ready for immediate use and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.

(d) Small rowing boats, whether under oars or sail, shall only be required to have ready at hand an electric torch or a lighted lantern showing a white light, which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(e) The vessels and boats referred to in this Rule shall not be required to carry the lights or shapes prescribed in Rules 4 (a) and 11 (e).

Rule 8

(a) (i) Sailing pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty and not at anchor, shall not show the lights prescribed for other vessels, but shall carry a white light at the masthead visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles, and shall also exhibit a flare-up light or

et d'une intensité suffisante pour être visible à une distance d'au moins 3 milles.

(ii) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à la Règle 2 (a) (iv) et (v) et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22°5) sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0m.91 (ou 3 pieds) au-dessous du feu blanc.

(b) Les petites embarcations à propulsion mécanique, comme celles que portent les navires de mer peuvent placer ce foi blanc à moins de 2m.75 (ou 9 pieds) au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus des feux de côté ou du fanal combiné mentionné au paragraphe (a) (ii).

(c) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (d), les navires de moins de 20 tonneaux, à l'aviron ou à la voile, s'ils ne portent pas les feux de côté, doivent porter, à l'endroit le plus apparent, un fanal montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre, de caractéristiques suffisantes pour être visibles à une distance d'au moins 1 mille et placé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord. Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal, il doit être maintenu allumé, sous la main, et montré assez à temps pour prévenir une collision, et de telle façon que le feu vert ne puisse être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord.

(d) Les petites embarcations, à rame, lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir sous la main une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, prêts à être montrés à temps pour prévenir une collision.

(e) Les navires et embarcations mentionnés dans la présente Règle ne sont pas obligés de porter les feux ou marques prescrits par les Règles 4 (a) et 11 (e).

Règle 8

(a) (i) Les bateaux-pilotes à voiles, quand ils sont à leur station, en service de pilotage, et lorsqu'ils ne sont pas mouillés, ne doivent pas montrer les feux exigés des autres navires, mais doivent porter en tête de mât, un feu blanc visible tout autour de l'horizon à une distance de 3 milles au moins; et

gesehen werden kann, und im übrigen so eingerichtet und angebracht sein, wie im Artikel 2 (a) (i) vorgeschrieben; es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist;

(ii) grüne und rote Seitenlichter, so eingerichtet und angebracht, wie im Artikel 2 (a) (iv) und (v) vorgeschrieben, und von solcher Stärke, daß sie auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar sind; oder an deren Stelle eine doppelfarbige Laterne, die an den betreffenden Seiten ein grünes und ein rotes Licht von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab zeigt. Diese Laterne muß mindestens 0,91 m (3 Fuß) unter dem weißen Licht geführt werden.

(b) Kleine Boote mit Maschinenantrieb, wie zum Beispiel solche, die von Seeschiffen an Bord geführt werden, dürfen das weiße Licht niedriger als 2,75 m (9 Fuß) über dem Schandeckel führen, jedoch nur über den Seitenlichtern oder der unter (a) (ii) erwähnten doppelfarbigen Laterne.

(c) Fahrzeuge unter Ruder oder Segel unter 20 Tonnen, jedoch nicht die in Absatz (d) genannten kleinen Ruderboote, müssen, wenn sie keine Seitenlichter führen, eine Laterne führen, die an der einen Seite ein grünes und an der anderen ein rotes Licht zeigt. Diese Laterne muß an der Stelle geführt werden, an der sie am besten gesehen werden kann. Sie muß so beschaffen sein, daß ihr Licht auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar ist; sie muß so angebracht sein, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann. Wenn diese Laterne nicht fest angebracht werden kann, muß sie angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten und so rechtzeitig gezeigt werden, daß ein Zusammenstoß verhütet wird. Dabei darf das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden können.

(d) Kleine Ruderboote, gleichviel ob sie rudern oder segeln, brauchen nur eine elektrische Lampe oder eine Laterne mit einem angezündeten weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand zu haben; sie muß zeitig genug gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(e) Die in diesem Artikel bezeichneten Fahrzeuge und Boote brauchen die im Artikel 4 (a) und Artikel 11 (e) vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper nicht zu führen.

Artikel 8

(a) (i) Segellotsenfahrzeuge, die Lotsendienst auf ihrer Station tun und nicht vor Anker liegen, haben nicht die für andere Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter zu führen, sondern ein weißes, über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbares Licht am Masttopp;

flare-up lights at short intervals, which shall never exceed 10 minutes.

(ii) On the near approach of or to other vessels they shall have their sidelights lighted ready for use and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading, but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the starboard side.

(iii) A sailing pilot-vessel of such a class as to be obliged to go alongside of a vessel to put a pilot on board may show the white light instead of carrying it at the masthead and may, instead of the sidelights above mentioned, have at hand ready for use a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other to be used as prescribed above.

(b) A power-driven pilot-vessel when engaged on her station on pilotage duty and not at anchor shall, in addition to the lights and flares required for sailing pilot-vessels, carry at a distance of 8 feet below her white masthead light a red light visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles, and also the sidelights required to be carried by vessels when under way. A bright intermittent all round white light may be used in place of a flare.

(c) All pilot-vessels, when engaged on their stations on pilotage duty and at anchor, shall carry the lights and show the flares prescribed in sections (a) and (b), except that the sidelights shall not be shown. They shall also carry the anchor light or lights prescribed in Rule 11.

(d) All pilot-vessels, whether at anchor or not at anchor, shall, when not engaged on their stations on pilotage duty, carry the same lights as other vessels of their class and tonnage.

montrer un ou plusieurs feux provisoires intermittents ("flare-up lights") à de courts intervalles ne dépassant jamais 10 minutes.

(ii) S'ils approchent d'un autre navire, ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à être employés, et les démasquer et remasquer à de courts intervalles pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit pas paraître de bâbord, ni le feu rouge de tribord.

(iii) Un bateau-pilote à voile, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de côté indiqués ci-dessus, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'un verre rouge d'un côté et vert de l'autre, pour l'employer comme il est dit plus haut.

(b) Un bateau-pilote à propulsion mécanique doit, lorsqu'il est à sa station en service de pilotage, mais non au mouillage, porter, en plus des feux et des feux provisoires intermittents ("flare-up lights") exigés pour les bateaux-pilotes à voiles, à 2m.40 (ou 8 pieds) au-dessous du feu blanc de tête de mât, un feu rouge visible tout autour de l'horizon et à une distance d'au moins 3 milles, ainsi que les feux de côté exigés pour les navires en route. Un feu intermittent blanc et brillant, visible sur tout l'horizon peut remplacer les "flare-up lights".

(c) Tous les bateaux-pilotes en service à leurs stations de pilotage et lorsqu'ils sont mouillés, doivent porter les feux et montrer les "flare-up lights" ci-dessus prescrits aux paragraphes (a) et (b), à l'exception des feux de côte qu'ils ne doivent pas montrer. Ils doivent porter également les feux de mouillage ou feux prévus à la Règle 11 (i).

(d) Tous les bateaux-pilotes, qu'ils soient ou non au mouillage, doivent, lorsqu'ils ne sont pas à leurs stations en service de pilotage, porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur catégorie et de leur tonnage.

außerdem haben sie in kurzen Zwischenräumen von nicht mehr als 10 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

(ii) Wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen auf geringe Entfernung nähern, müssen sie ihre Seitenlichter angezündet und gebrauchsfertig zur Hand haben und in kurzen Zwischenräumen aufleuchten lassen oder zeigen, um erkennbar zu machen, wie sie liegen; jedoch dürfen das grüne Licht nicht an der Backbordseite und das rote Licht nicht an der Steuerbordseite gezeigt werden.

(iii) Ein Segellotsenfahrzeug, das infolge seiner Bauart gezwungen ist, zur Lotsenabgabe längsseit von Fahrzeugen anzulegen, kann das weiße Licht zeigen, anstatt es am Masttopp zu führen, und kann anstatt der oben genannten Seitenlichter eine Laterne mit einem grünen Glas auf der einen und einem roten Glas auf der anderen Seite gebrauchsfertig zur Hand haben, um sie wie oben vorgeschrieben zu gebrauchen.

(b) Ein Lotsenfahrzeug mit Maschinenantrieb muß, wenn es Lotsendienst auf seiner Station tut und nicht vor Anker liegt, außer den für Segellotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern und Flackerfeuern 2,40 m (8 Fuß) unter dem weißen Licht am Masttopp ein über den ganzen Horizont sichtbares rotes Licht und ferner die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschriebenen Seitenlichter führen. Das rote Licht muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist. Ein helles, weißes, über den ganzen Horizont sichtbares Blinklicht kann an Stelle eines Flackerfeuers gezeigt werden.

(c) Alle Lotsenfahrzeuge, die auf ihrer Station Lotsendienst tun und vor Anker liegen, müssen die im Absatz (a) und (b) vorgeschriebenen Lichter führen und die entsprechenden Flackerfeuer zeigen; Seitenlichter dürfen jedoch nicht gezeigt werden. Sie müssen außerdem entsprechend der Vorschrift in Artikel 11 das Ankerlicht oder die Ankerlichter führen.

(d) Alle Lotsenfahrzeuge, ob vor Anker oder nicht, müssen, wenn sie nicht auf ihrer Station Lotsendienst tun, die gleichen Lichter führen wie andere Fahrzeuge ihrer Art und Größe.

Rule 9

(a) Fishing vessels when not fishing shall show the lights or shapes prescribed for similar vessels of their tonnage. When fishing they shall show only the lights or shapes prescribed by this Rule, which lights or shapes, except as otherwise provided, shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(b) Vessels fishing with trolling (towing) lines, shall show only the lights prescribed for a power-driven or sailing vessel under way as may be appropriate.

Règle 9

(a) Les bateaux de pêche, lorsqu'ils ne sont pas en train de pêcher, doivent montrer les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de leur tonnage. Lorsqu'ils sont en train de pêcher ils ne doivent montrer que les feux ou marques prescrits par la présente règle et qui, sauf dispositions contraires, doivent être visibles au moins à une distance de 2 milles.

(b) Les navires pêchant avec des lignes traînantes (pêche à la cuiller) ne doivent montrer que les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique ou à voiles en route, suivant le cas.

Artikel 9

(a) Fischerfahrzeuge müssen, solange sie nicht fischen, die für ähnliche Fahrzeuge ihrer Größe vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper zeigen. Während des Fischens haben sie nur die in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper zu zeigen; diese müssen, sofern nichts anderes bestimmt ist, auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

(b) Mit Schleppangeln fischende Fahrzeuge haben nur die jeweils für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb oder Segelfahrzeuge in Fahrt vorgeschriebenen Lichter zu zeigen.

(c) Vessels fishing with nets or lines, except trolling (towing) lines, extending from the vessel not more than 500 feet horizontally into the seaway shall show, where it can best be seen, one all round white light and in addition, on approaching or being approached by another vessel, shall show a second white light at least 6 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 10 feet away from it (6 feet in small open boats) in the direction in which the outlying gear is attached. By day such vessels shall indicate their occupation by displaying a basket where it can best be seen; and if they have their gear out while at anchor, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal in the direction from the anchor ball towards the net or gear.

(d) Vessels fishing with nets or lines, except trolling (towing) lines, extending from the vessel more than 500 feet horizontally into the seaway shall show, where they can best be seen, three white lights at least 3 feet apart in a vertical triangle visible all round the horizon. When making way through the water, such vessels shall show the proper coloured sidelights but when not making way they shall not show them. By day they shall show a basket in the forepart of the vessel as near the stem as possible not less than 10 feet above the rail; and, in addition, where it can best be seen, one black conical shape, apex upwards. If they have their gear out while at anchor they shall, on the approach of other vessels, show the basket in the direction from the anchor ball towards the net or gear.

(e) Vessels when engaged in trawling, by which is meant the dragging of a dredge net or other apparatus along or near the bottom of the sea, and not at anchor:—

(i) If power-driven vessels, shall carry in the same position as the white light mentioned in Rule 2 (a) (i) a tri-coloured lantern, so constructed and fixed as to show a white light from right ahead to 2 points (22½ degrees) on each bow, and a green light and a red light over an arc of the horizon from 2 points (22½ degrees) on each bow to 2 points (22½ degrees) abaft the beam on the starboard and port sides, respectively; and not less than 6 nor more than 12 feet below the tri-coloured lantern a white light in a lantern, so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light all

(c) Les navires pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance inférieure à 153m. (ou 500 pieds) du navire dans le sens du sillage, doivent montrer, à l'endroit où il peut être le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon, et en outre, lorsqu'ils s'approchent d'un autres navire ou qu'un autre navire s'approche d'eux, ils doivent montrer un second feu blanc situé à au moins 1m.83 (ou 6 pieds) au-dessous du premier feu et à une distance horizontale d'au moins 3m.05 (ou 10 pieds) (1m.83 ou 6 pieds pour les petits bateaux découverts) en dehors de ce feu et dans la direction où l'appareil qui s'étend au dehors est amarré à bord. De jour, ces bâtiments doivent indiquer qu'ils sont en opération en montrant un panier à l'endroit le plus visible. S'ils ont leurs appareils dehors pendant qu'ils sont au mouillage, ils doivent, à l'approche d'autres navires, montrer le même panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

(d) Les bâtiments pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance supérieure à 153m. (ou 500 pieds) à partir du navire, dans le sens du sillage doivent montrer, aux endroits où ils peuvent être les plus apparents, trois feux blancs situés à 3 pieds les uns des autres, formant un triangle vertical et visible sur tout l'horizon. Lorsqu'ils ont de l'erre, ces bâtiments doivent montrer les feux de côté à leur bord respectif, mais ils ne doivent pas montrer ces feux lorsqu'ils n'ont pas d'erre. De jour, ils doivent montrer un panier à l'avant du navire, aussi près que possible de l'étrave et à 3m.05 (ou 10 pieds) au moins au-dessus du platbord. En outre, ils doivent montrer à l'endroit où il est le plus apparent, un cône noir pointe en haut. Au mouillage, lorsqu'ils ont leurs appareils immergés, ils doivent à l'approche d'autres navires, montrer un panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

(e) Les bateaux occupés à chaluter, c'est-à-dire traînant un appareis sur le fond ou près du fond, doivent, lorsqu'ils ne sont pas au mouillage:—

(i) S'ils sont à propulsion mécanique, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné dans la Règle 2 (a) (i), un fanal tricolore disposé de manière à montrer un feu blanc depuis l'avant jusqu'à deux quarts de chaque bord (22°5), et un feu vert par tribord ainsi qu'un feu rouge par bâbord, visibles l'un et l'autre à partir de deux quarts (22°5) depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers. Ils doivent porter de plus à 1m.83 (ou 6 pieds) au moins et à 3m.65 (ou 12 pieds) au plus, au-dessous du fanal tricolore, un feu blanc, montrant une lumière claire, uniforme et

(c) Fahrzeuge, die mit Netzen oder Leinen, ausgenommen Schleppangelleinen, fischen, welche sich nicht weiter als 153 m (500 Fuß) waagerecht vom Fahrzeug aus ins Wasser erstrecken, müssen ein über den ganzen Horizont sichtbares weißes Licht zeigen, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann. Außerdem müssen sie, wenn sie sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihnen nähert, ein zweites weißes Licht zeigen; dieses muß mindestens 1,83 m (6 Fuß) unter dem ersten Licht und mindestens 3,05 m (10 Fuß) (bei kleinen, offenen Booten 1,83 m [6 Fuß]) waagerecht von ihm entfernt in der Richtung des ausliegenden Fanggeräts gezeigt werden. Bei Tage müssen diese Fahrzeuge ihre Beschäftigung durch Aufheißen eines Korbes an der Stelle, an der dieser am besten gesehen werden kann, anzeigen. Liegt ihr Fanggerät aus, während sie vor Anker liegen, so müssen sie bei Annäherung anderer Fahrzeuge dieses Signal zwischen Ankerball und Netz oder Fanggerät zeigen.

(d) Fahrzeuge, die mit Netzen oder Leinen, ausgenommen Schleppangelleinen, fischen, welche sich weiter als 153 m (500 Fuß) waagerecht vom Fahrzeug aus ins Wasser erstrecken, müssen drei weiße Lichter zeigen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können; sie müssen in einem aufrecht stehenden Dreieck mindestens 0,91 m (3 Fuß) voneinander entfernt angebracht und über den ganzen Horizont sichtbar sein. Wenn sie Fahrt durchs Wasser machen, müssen diese Fahrzeuge die entsprechenden farbigen Seitenlichter zeigen; sie dürfen sie aber nicht zeigen, wenn sie keine Fahrt machen. Bei Tage müssen sie einen Korb im vorderen Teil des Fahrzeugs möglichst nahe am Vorsteven mindestens 3,05 m (10 Fuß) oberhalb der Reling zeigen. Außerdem müssen sie einen schwarzen Kegel — Spitze oben — an der Stelle zeigen, an der er am besten gesehen werden kann. Liegt ihr Fanggerät aus, während sie vor Anker liegen, so müssen sie bei Annäherung anderer Fahrzeuge den Korb zwischen Ankerball und Netz oder Fanggerät zeigen.

(e) Fahrzeuge, die mit Grundschleppnetz, d. h. mit einem Fanggerät, das über oder dicht über dem Meeresgrund geschleppt wird, fischen und nicht vor Anker liegen, müssen führen

(i) Fahrzeuge mit Maschinenantrieb: An der Stelle des im Artikel 2 (a) (i) genannten weißen Lichtes eine dreifarbige Laterne, die so eingerichtet und angebracht ist, daß sie von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) auf jedem Bug ein weißes Licht und über einen Bogen des Horizonts von 2 Strich (22,5 Grad) auf dem betreffenden Bug bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab an Steuerbordseite ein grünes Licht, an Backbordseite ein rotes Licht wirft; ferner mindestens 1,83 m (6 Fuß) und höchstens 3,65 m (12 Fuß) unter der dreifarbigen Laterne ein weißes Licht in einer Laterne, die ein helles, ununter-

round the horizon. They shall also show the stern light specified in Rule 10 (a).

(ii) If sailing vessels, shall carry a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light all round the horizon, and shall also, on the approach of or to other vessels show, where it can best be seen, a white flare-up light in sufficient time to prevent collision.

(iii) By day, each of the foregoing vessels shall show, where it can best be seen, a basket.

(f) In addition to the lights which they are by this Rule required to show vessels fishing may, if necessary in order to attract attention of approaching vessels, show a flare-up light. They may also use working lights.

(g) Every vessel fishing, when at anchor, shall show the lights or shape specified in Rule 11 (a), (b) or (c); and shall, on the approach of another vessel or vessels, show an additional white light at least 6 feet below the forward anchor light and at a horizontal distance of at least 10 feet away from it in the direction of the outlying gear.

(h) If a vessel when fishing becomes fast by her gear to a rock or other obstruction she shall in daytime haul down the basket required by sections (c), (d) or (e) and show the signal specified in Rule 11 (c). By night she shall show the light or lights specified in Rule 11 (a) or (b). In fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, whether by day or by night, she shall sound the signal prescribed by Rule 15 (c) (v), which signal shall also be used, on the near approach of another vessel, in good visibility.

Note.—For fog signals for fishing vessels, see Rule 15(c) (ix).

ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi porter et montrer le feu de poupe défini à la Règle 10 (a).

(ii) S'ils sont à voiles, porter un fanal disposé de manière à montrer une lumière blanche, claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer à l'endroit où il sera le mieux visible, un feu blanc ("flare-up light") assez à temps pour éviter un abordage.

(iii) De jour, chacun des navires mentionnés ci-dessus doit montrer un panier à l'endroit le plus apparent.

(f) Outre les feux qu'ils sont tenus de montrer aux termes de la présente Règle, les bateaux de pêche doivent montrer, en cas de nécessité, un "flare-up light" pour attirer l'attention des navires qui s'approchent. Ils peuvent aussi utiliser les feux de travail ("working lights").

(g) Tout bateau en pêche, lorsqu'il est au mouillage, doit montrer les feux ou marques prescrits par la Règle 11 (a) (b) ou (c); il doit également, à l'approche de tout autre navire, montrer un feu blanc supplémentaire à 1m.83 (ou 6 pieds) au moins au-dessous du feu de mouillage de l'avant et à une distance horizontale de 3m.05 (ou 10 pieds) au moins dans la direction de l'appareil immergé.

(h) Si un bateau de pêche est accroché par ses engins, sur une roche ou tout autre obstacle, il doit, de jour, amener le panier prévu aux paragraphes (c), (d) et (e) et montrer le signal prescrit par la Règle 11 (c). De nuit, il doit montrer le ou les feux prescrits par la Règle 11 (a) ou (b). Par brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou toutes autres conditions réduisant la visibilité de la même manière, il doit, de nuit comme de jour, faire entendre le signal prescrit par la Règle 15 (c) (v), signal qu'il devra également faire par temps clair à l'approche d'un autre navire.

Note.—Pour les signaux de brume concernant les bateaux de pêche, voir la Règle 15(c) (ix).

brochenes Licht über den ganzen Horizont wirft. Sie müssen außerdem das in Artikel 10 (a) vorgeschriebene Hecklicht führen.

(ii) Segelfahrzeuge: Ein weißes Licht in einer Laterne, die ein helles, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft; außerdem müssen diese Fahrzeuge, wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen nähern, ein helles Flackerfeuer zeitig genug zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten; dieses Flackerfeuer ist an der Stelle zu zeigen, an der es am besten gesehen werden kann.

(iii) Bei Tage muß jedes der vorstehend genannten Fahrzeuge an der Stelle einen Korb zeigen, an der er am besten gesehen werden kann.

(f) Außer den Lichtern, die fischende Fahrzeuge nach diesem Artikel zeigen müssen, dürfen sie erforderlichenfalls, um die Aufmerksamkeit sich nähernder Fahrzeuge auf sich zu lenken, ein Flackerfeuer zeigen. Sie dürfen auch Arbeitslichter gebrauchen.

(g) Jedes vor Anker fischende Fahrzeug muß die in Artikel 11 (a), (b) oder (c) vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper zeigen. Bei Annäherung eines anderen Fahrzeugs muß es ein zweites weißes Licht mindestens 1,83 m (6 Fuß) unter dem vorderen Ankerlicht und waagerecht mindestens 3,05 m (10 Fuß) von ihm entfernt in Richtung des ausliegenden Fanggeräts zeigen.

(h) Kommt ein Fahrzeug beim Fischen dadurch zum Festliegen, daß sein Fanggerät an einer Klippe oder einem anderen Hindernis festgerät, so muß es bei Tage den in Absatz (c), (d) oder (e) vorgeschriebenen Korb niederholen und das in Artikel 11 (c) vorgeschriebene Signal zeigen. Bei Nacht muß es das Licht oder die Lichter zeigen, die in Artikel 11 (a) oder (b) vorgeschrieben sind. Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder anderen die Sicht beeinträchtigenden Umständen, ob bei Tag oder bei Nacht, hat das Fahrzeug das in Artikel 15 (c) (v) vorgeschriebene Schallsignal zu geben. Dieses Signal muß bei der Annäherung eines anderen Fahrzeugs auch bei guter Sicht gegeben werden.

Anmerkung: Nebelsignale für fischende Fahrzeuge siehe Artikel 15(c) (ix).

Rule 10

(a) A vessel when under way shall carry at her stern a white light, so constructed that it shall show an unbroken light over an arc of the horizon of 12 points of the compass (135 degrees), so fixed as to show the light 6 points (67½ degrees) from right aft

Règle 10

(a) Un navire en route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé, et muni d'écrans de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 12 rumbs ou quarts du compas (135°), soit six quarts (67°5) de chaque bord à

Artikel 10

(a) Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug muß am Heck ein weißes Licht führen. Das weiße Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 12 Kompaßstrichen (135 Grad) wirft, und zwar je

on each side of the vessel, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles. Such light shall be carried as nearly as practicable on the same level as the sidelights.

Note.—For vessels engaged in towing or being towed, see Rules 3(b) and 5.

(b) In a small vessel, if it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause for this light to be fixed, an electric torch or a lighted lantern shall be kept at hand ready for use and shall, on the approach of an overtaking vessel, be shown in sufficient time to prevent collision.

(c) A seaplane on the water when under way shall carry on her tail a white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 140 degrees of the compass, so fixed as to show the light 70 degrees from right aft on each side of the seaplane, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

Rule 11

(a) A vessel under 150 feet in length, when at anchor, shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of a least 2 miles.

(b) A vessel of 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry in the forepart of the vessel, at a height of not less than 20 feet above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light. Both these lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles.

(c) Between sunrise and sunset every vessel when at anchor shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, one black ball not less than 2 feet in diameter.

(d) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations, when at anchor, shall carry the lights or shapes prescribed in Rule 4 (c) in addition to those prescribed in the appropriate preceding sections of this Rule.

partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins 2 milles et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

Note.—Pour les navires remorquant ou remorqués, voir Règles 3(b) et 5.

(b) A bord des petits bâtiments, lorsqu'il n'est pas possible, à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison suffisante, de maintenir ce feu en place, on devra avoir sous la main et prête à servir, une lampe électrique ou un fanal allumé qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

(c) Un hydravion amerri et en route doit porter sur sa queue un feu blanc établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 140°, placé de telle façon qu'il puisse être visible sur 70° de chaque bord et à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Règle 11

(a) Un navire de moins de 45m.75 (ou 150 pieds) de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et ininterrompue et visible d'une distance d'au moins 2 milles.

(b) Un navire de 45m.75 (ou 150 pieds) de longueur, ou plus, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du platbord de 6m.10 au moins (ou 20 pieds) un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent, et, à l'arrière ou près de l'arrière, un second feu semblable qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4m.57 (ou 15 pieds) au-dessous du feu avant. Ces deux feux doivent être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3 milles.

(c) Du lever au coucher du soleil, tous les bâtiments au mouillage doivent porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, une boule noire de 0m.61 (2 pieds) de diamètre au moins.

(d) Tout navire posant ou relevant un câble sous-marin, une bouée, ou effectuant des opérations hydrographiques ou autres opérations sous-marines, lorsqu'il est mouillé, doit porter les feux et marques prescrits par la Règle 4 (c) en plus de ceux qui sont prescrits suivant le cas par les autres alinéas précédents de la présente Règle.

6 Strich (67,5 Grad) von recht achteraus auf jeder Seite des Fahrzeugs. Das Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein und, soweit tunlich, mit den Seitenlichtern in gleicher Höhe geführt werden.

Anmerkung: Für schleppende oder geschleppte Fahrzeuge siehe Artikel 3(b) und 5.

(b) Ist es auf einem kleinen Fahrzeug wegen schlechten Wetters oder aus anderen stichhaltigen Gründen nicht möglich, dieses Licht fest anzubringen, so ist eine elektrische Lampe oder eine Laterne angezündet und gebrauchsfertig zur Hand zu haben und bei Annäherung eines überholenden Fahrzeugs zeitig genug zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(c) Ein in Fahrt befindliches Wasserflugzeug auf dem Wasser muß hinten ein weißes Licht führen, das so eingerichtet und angebracht ist, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 140 Kompaßgraden wirft, und zwar je 70 Grad von recht achteraus auf jeder Seite des Wasserflugzeugs. Das Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

Artikel 11

(a) Ein Fahrzeug vor Anker, das weniger als 45,75 m (150 Fuß) lang ist, muß in seinem vorderen Teil ein weißes Licht an der Stelle führen, an der es am besten gesehen werden kann, und zwar in einer Laterne, die ein helles, auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbares, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft.

(b) Ein Fahrzeug vor Anker, das 45,75 m (150 Fuß) lang oder länger ist, muß ein gleiches weißes Licht, wie im vorhergehenden Absatz genannt, im vorderen Teil des Fahrzeugs in einer Höhe von mindestens 6,10 m (20 Fuß) über dem Schiffskörper führen. Am Heck oder in der Nähe des Hecks muß ein solches Fahrzeug ein weiteres Licht gleicher Art, mindestens 4,57 m (15 Fuß) niedriger als das vordere Licht führen. Diese beiden Lichter müssen über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar sein.

(c) Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang müssen alle Fahrzeuge, die vor Anker liegen, im vorderen Teil des Fahrzeugs einen schwarzen Ball von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, an der er am besten gesehen werden kann.

(d) Ein Fahrzeug, das ein Unterwasserkabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder auffischt, oder ein Fahrzeug, das Vermessungen oder Unterwasserarbeiten durchführt, muß, wenn es vor Anker liegt, außer den in den vorhergehenden Absätzen dieses Artikels vorgeschriebenen Lichtern und Signalkörpern die in Artikel 4 (c) vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper führen.

(e) A vessel aground shall carry by night the light or lights prescribed in sections (a) or (b) and the two red lights prescribed in Rule 4 (a). By day she shall carry, where they can best be seen, three black balls, each not less than 2 feet in diameter, placed in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart.

(f) A seaplane on the water under 150 feet in length, when at anchor, shall carry, where it can best be seen, a white light, visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

(g) A seaplane on the water 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry, where they can best be seen, a white light forward and a white light aft, both lights visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles; and, in addition, if the seaplane is more than 150 feet in span, a white light on each side to indicate the maximum span, and visible, so far as practicable, all round the horizon at a distance of 1 mile.

(h) A seaplane aground shall carry an anchor light or lights as prescribed in sections (f) and (g), and in addition may carry two red lights in a vertical line, at least 3 feet apart, so placed as to be visible all round the horizon.

Rule 12

Every vessel or seaplane on the water may, if necessary in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use a detonating or other efficient sound signal that cannot be mistaken for any signal authorised elsewhere under these Rules.

Rule 13

(a) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for ships of war, for vessels sailing under convoy, or for seaplanes on the water; or with the exhibition of recognition signals adopted by shipowners, which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

(b) Whenever the Government concerned shall have determined that a naval or other military vessel or waterborne seaplane of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position,

(e) Tout navire échoué doit porter, de nuit, le ou les feux prescrits aux paragraphes (a) ou (b), ainsi que les deux feux rouges prescrits à la Règle 4 (a). De jour, il doit porter à l'endroit le plus apparent, trois boules noires de 0m.61 (ou 2 pieds) de diamètre au moins chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale et distantes l'une de l'autre de 1m.83 (ou 6 pieds) au moins.

(f) Un hydravion amerri et au mouillage, d'une longueur inférieure à 45m.75 (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 2 milles.

(g) Un hydravion amerri et au mouillage, d'une longueur égale ou supérieure à 45m.75 (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière, tous deux visibles de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 3 milles. En outre, si l'hydravion a plus de 45m.75 (ou 150 pieds) d'envergure, il doit porter un feu blanc de chaque côté pour indiquer l'envergure maxima, ces feux étant visibles dans la mesure du possible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 1 mille.

(h) Un hydravion échoué doit porter un feu de mouillage ou les feux prévus aux paragraphes (f) et (g); en outre, il portera deux feux rouges placés sur une même ligne verticale, distants l'un de l'autre d'au moins 0m.91 (3 pieds) et placés de manière à être visibles de tout l'horizon.

Règle 12

Tout navire ou hydravion amerri peut, pour appeler l'attention et si nécessaire, montrer en plus des feux prescrits par les présentes Règles, un «flare-up light» ou faire usage de tout signal détonant ou de tout autre signal sonore efficace ne pouvant être confondu avec aucun autre signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

Règle 13

(a) Rien, dans les présentes Règles, ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, des navires naviguant en convois, ou des hydravions amerris; non plus que l'emploi de signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs Gouvernements respectifs dûment enregistrés et publiés.

(b) Toutes les fois que le Gouvernement intéressé considère qu'un navire de la marine de guerre ou tout autre navire militarisé, ou qu'un hydravion amerri de construction spéciale ou affecté à des buts spéciaux ne peut se conformer à toutes les dispositions de

(e) Ein Fahrzeug, das auf Grund festsitzt, muß bei Nacht das oder die in Absatz (a) oder (b) vorgeschriebenen Lichter sowie die beiden in Artikel 4 (a) vorgeschriebenen roten Lichter führen. Bei Tage muß es drei schwarze Bälle, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt, führen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können.

(f) Ein Wasserflugzeug, das weniger als 45,75 m (150 Fuß) lang ist, muß auf dem Wasser vor Anker ein weißes, über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbares Licht führen, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann.

(g) Ein Wasserflugzeug, das 45,75 m (150 Fuß) lang oder länger ist, muß auf dem Wasser vor Anker ein weißes Licht vorn und ein weißes Licht hinten führen, und zwar an den Stellen, an denen sie am besten gesehen werden können. Beide Lichter müssen über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar sein. Außerdem muß ein solches Wasserflugzeug von mehr als 45,75 m (150 Fuß) Spannweite ein weißes Licht auf jeder Seite führen, um die größte Spannweite kenntlich zu machen. Soweit möglich müssen diese Lichter über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von 1 Seemeile sichtbar sein.

(h) Ein Wasserflugzeug, das auf Grund festsitzt, muß das oder die in Absatz (f) und (g) vorgeschriebenen Ankerlichter führen. Außerdem kann es zwei senkrecht übereinander angebrachte, über den ganzen Horizont sichtbare rote Lichter führen, die mindestens 0,91 m (3 Fuß) voneinander entfernt sein müssen.

Artikel 12

Ein Fahrzeug oder Wasserflugzeug auf dem Wasser darf, wenn es nötig ist, die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, außer den Lichtern, die es nach diesen Vorschriften führen muß, ein Flackerfeuer zeigen oder ein Knallsignal oder irgendein anderes wirksames Schallsignal geben, das nicht mit irgendeinem anderen in diesen Vorschriften zugelassenen Signal verwechselt werden kann.

Artikel 13

(a) Sondervorschriften einer Regierung über das Führen von zusätzlichen Positions- und Signallichtern für Kriegsschiffe, für Fahrzeuge im Geleit oder für Wasserflugzeuge auf dem Wasser werden durch diese Artikel nicht berührt. Auch wird das Zeigen von Erkennungssignalen, die von Schiffsreedern mit amtlicher Genehmigung angenommen und vorschriftsmäßig eingetragen sowie bekannt gemacht sind, nicht beschränkt.

(b) In allen Fällen, in denen durch Sondervorschriften bestimmt wird, daß ein Kriegsschiff oder ein anderes militärisch verwendetes Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser von besonderer Bauart oder für Sonderzwecke den Bestimmungen irgendeiner

range or arc of visibility of lights or shapes, without interfering with the military function of the vessel or seaplane, such vessel or seaplane shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel or seaplane.

Rule 14

A vessel proceeding under sail, when also being propelled by machinery, shall carry in the daytime forward, where it can best be seen, one black conical shape, point upwards, not less than 2 feet in diameter at its base.

Rule 15

(a) A power-driven vessel shall be provided with an efficient whistle, sounded by steam or by some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog-horn, to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell. A sailing vessel of 20 tons or upwards shall be provided with a similar fog-horn and bell.

(b) All signals prescribed by this Rule for vessels under way shall be given:—

(i) by power-driven vessels on the whistle;

(ii) by sailing vessels on the fog-horn;

(iii) by vessels towed on the whistle or fog-horn.

(c) In fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, or any other condition similarly restricting visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:—

(i) A power-driven vessel making way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes a prolonged blast.

(ii) A power-driven vessel under way, but stopped and making no way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.

(iii) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts

l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, sans gêner les fonctions militaires du navire ou de l'hydravion, ce navire ou cet hydravion doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques jugés par son Gouvernement susceptibles, dans ces cas, de permettre d'appliquer ces règles d'aussi près que possible.

Règle 14

Tout navire faisant route à la voile et en même temps au moyen d'une machine, doit porter, de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un cône noir d'au moins 0m.61 (ou 2 pieds) de diamètre à la base, la pointe en haut.

Règle 15

(a) Tout navire à propulsion mécanique doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen pouvant la remplacer, et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle. Il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement, ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants. Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche comme défini plus haut.

(b) Pour les navires en route, tous les signaux prescrits dans la présente Règle doivent être émis:—

(i) au moyen du sifflet à bord des navires à propulsion mécanique;

(ii) au moyen du cornet de brume à bord des navires à voiles;

(iii) au moyen du sifflet ou du cornet de brume à bord des navires remorqués.

(c) Tant de jour que de nuit, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, les signaux prescrits par la présente règle seront employés comme suit:—

(i) Tout navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de 2 minutes au plus.

(ii) Tout navire à propulsion mécanique en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ.

(iii) Tout navire à voiles en route doit faire entendre, à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il

dieser Artikel bezüglich Zahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern nicht voll entsprechen kann, ohne die ihm als Fahrzeug oder Wasserflugzeug gestellten militärischen Aufgaben zu beeinträchtigen, gilt folgendes: Ein solches Fahrzeug oder Wasserflugzeug soll derartige Sondervorschriften bezüglich Zahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern so befolgen, daß sie möglichst mit diesen Artikeln in Einklang stehen.

Artikel 14

Ein Fahrzeug, das unter Segel und gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt, muß bei Tage im Vorschiff einen schwarzen Kegel — Spitze oben — führen, und zwar an der Stelle, an der er am besten gesehen werden kann. Der Durchmesser der Grundfläche des Kegels muß mindestens 0,61 m (2 Fuß) betragen.

Artikel 15

(a) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb muß mit einer kräftig tönenden Pfeife versehen sein, die durch Dampf oder irgendeinen Ersatz für Dampf betätigt wird und so angebracht ist, daß der Schall durch keinerlei Hindernis gehemmt wird. Es muß ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, das durch eine mechanische Vorrichtung ausgelöst wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke versehen sein. Ein Segelfahrzeug von 20 Tonnen oder mehr muß mit einem gleichartigen Nebelhorn und einer gleichartigen Glocke versehen sein.

(b) Alle in diesem Artikel vorgeschriebenen Schallsignale für in Fahrt befindliche Fahrzeuge müssen gegeben werden

(i) von Fahrzeugen mit Maschinenantrieb mit der Pfeife,

(ii) von Segelfahrzeugen mit dem Nebelhorn,

(iii) von geschleppten Fahrzeugen mit der Pfeife oder dem Nebelhorn.

(c) Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder irgendwelchen anderen Umständen, die in ähnlicher Weise bei Tag oder Nacht die Sicht beeinträchtigen, sind folgende Schallsignale zu geben:—

(i) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten einen langen Ton geben.

(ii) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das in Fahrt ist, aber seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten zwei lange Töne mit einem Zwischenraum von ungefähr 1 Sekunde geben.

(iii) Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß mindestens jede Minute, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbordhalsen segelt, zwei aufein-

in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession.

(iv) A vessel when at anchor shall at intervals of not more than 1 minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and in addition there shall be sounded in the after part of the vessel, at intervals of not more than 1 minute for about 5 seconds, a gong or other instrument, the tone and sounding of which cannot be confused with that of the bell. Every vessel at anchor may in addition, in accordance with Rule 12, sound three blasts in succession, namely, one short, one prolonged, and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

(v) A vessel when towing, a vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, and a vessel under way which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command or unable to manœuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in subsections (i), (ii) and (iii) sound, at intervals of not more than 1 minute, three blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by two short blasts.

(vi) A vessel towed, or, if more than one vessel is towed, only the last vessel of the tow, if manned, shall, at intervals of not more than 1 minute, sound four blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

(vii) A vessel aground shall give the signal prescribed in sub-section (iv) and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after each such signal.

(viii) A vessel of less than 20 tons, a rowing boat, or a seaplane on the water, shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 1 minute.

(ix) A vessel when fishing, if of 20 tons or upwards, shall at intervals of not more than 1 minute,

est bâbord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers.

(iv) Tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur des navires d'une longueur supérieure à 106m.75 (ou 350 pieds), on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et, de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche. Tout navire au mouillage peut en outre, conformément à la Règle 12, faire entendre trois sons consécutifs, à savoir, un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche.

(v) Tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire en route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou est incapable de manœuvrer comme l'exige le présent Règlement, doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (i), (ii) et (iii), faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, trois sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de deux sons brefs.

(vi) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné par le navire remorqueur.

(vii) Tout navire échoué doit émettre le signal prescrit à l'alinéa (iv) et de plus, devra faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après chaque signal.

(viii) Les navires de moins de 20 tonneaux, les embarcations à avirons et les hydravions amerris, ne sont pas astreints à émettre les signaux mentionnés ci-dessus; mais s'ils ne le font pas, ils doivent émettre tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas 1 minute.

(ix) Tout bâtiment de pêche en train de pêcher, d'un tonnage brut égal ou supérieur à 20 tonneaux,

anderfolgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als querab segelt, drei aufeinanderfolgende Töne geben.

(iv) Ein Fahrzeug vor Anker muß mindestens jede Minute ungefähr 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Auf Fahrzeugen von mehr als 106,75 m (350 Fuß) Länge muß die Glocke auf dem Vorschiff geläutet werden und außerdem auf dem Achterschiff in Zwischenräumen von nicht mehr als 1 Minute ungefähr 5 Sekunden lang ein Gong oder ein anderes Instrument zum Tönen gebracht werden, deren Ton und Klang nicht mit dem Läuten der Glocke verwechselt werden können. Ein Fahrzeug vor Anker kann außerdem in Übereinstimmung mit Artikel 12 drei aufeinanderfolgende Töne geben, und zwar einen kurzen, einen langen und einen kurzen Ton, um einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzuzeigen und es vor der Gefahr eines Zusammenstoßes zu warnen.

(v) Ein Fahrzeug, das ein anderes Fahrzeug schleppt oder ein Unterwasserkabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder auffischt, und ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, das einem sich nähernden Fahrzeug nicht aus dem Wege gehen kann, weil es überhaupt nicht oder doch nicht so manövrieren kann, wie diese Vorschriften es verlangen, muß statt der in Absatz (i), (ii) und (iii) vorgeschriebenen Signale mindestens jede Minute drei aufeinanderfolgende Töne geben, und zwar zuerst einen langen Ton, dann zwei kurze Töne.

(vi) Ein geschlepptes Fahrzeug oder, wenn mehr als ein Fahrzeug geschleppt wird, nur das letzte Fahrzeug des Schleppzuges, muß, wenn es bemannt ist, in Zwischenräumen von nicht mehr als 1 Minute vier Töne nacheinander geben, und zwar einen langen Ton, gefolgt von drei kurzen Tönen. Wenn möglich, muß dieses Signal unmittelbar nach der Abgabe des Signals des schleppenden Fahrzeugs gegeben werden.

(vii) Ein Fahrzeug, das auf Grund festsitzt, muß das in Absatz (iv) vorgeschriebene Signal geben, außerdem muß es drei scharf voneinander getrennte Glockenschläge unmittelbar vor und nach diesem Signal geben.

(viii) Ein Fahrzeug unter 20 Tonnen, ein Ruderboot oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser braucht die vorerwähnten Signale nicht zu geben, muß dann aber mindestens jede Minute irgendein anderes kräftiges Schallsignal geben.

(ix) Ein fischendes Fahrzeug von 20 Tonnen oder mehr muß mindestens jede Minute einen

sound a blast, such blast to be followed by ringing the bell; or she may sound, in lieu of these signals, a blast consisting of a series of several alternate notes of higher and lower pitch.

doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, un son, suivi d'un tintement de cloche. Ce navire peut également faire entendre, à la place de ces signaux, un son consistant en une série de plusieurs notes alternativement aiguës et graves.

Ton geben, gefolgt von einem Läuten der Glocke. An Stelle dieser Signale darf ein solches Fahrzeug auch eine Reihe von Tönen mit wechselnder Tonhöhe geben.

Rule 16

Speed to be moderate in fog, &c.

(a) Every vessel, or seaplane when taxi-ing on the water, shall, in fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

(b) A power-driven vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog-signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

Règle 16

La vitesse doit être modérée par temps de brume, etc.

(a) Tout navire ou hydravion hydroplanant se trouvant dans une zone de brume, brouillard, bruine, neige, ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

(b) Tout navire à propulsion mécanique entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

Artikel 16

Mäßige Geschwindigkeit bei Nebel usw.

(a) Ein Fahrzeug oder ein sich auf dem Wasser bewegendes Wasserflugzeug muß bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder irgendwelchen anderen Umständen, die in ähnlicher Weise die Sicht beeinträchtigen, unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

(b) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das anscheinend vorlicher als querab das Nebelsignal eines Fahrzeugs hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, muß, wenn es die Umstände gestatten, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist.

PART C

Steering and Sailing Rules

Preliminary

1. In obeying and construing these Rules, any action taken should be positive, in ample time, and with due regard to the observance of good seamanship.

2. Risk of collison can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

3. Mariners should bear in mind that seaplanes in the act of landing or taking off, or operating under adverse weather conditions, may be unable to change their intended action at the last moment.

PARTIE C

Règles de Barre et de Route

Préliminaires

1. Toute manoeuvre décidée en application ou par suite de l'interprétation des présentes Règles doit être exécutée franchement, largement à temps et comme doit le faire un bon marin.

2. Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

3. Les marins doivent tenis compte du fait qu'un hydravion qui amerrit ou décolle ou qui manoeuvre dans des conditions atmosphériques défavorables peut se trouver dans l'impossibilité de modifier au dernier moment la manoeuvre qu'il a envisagée.

TEIL C

Fahrregeln

Einleitung

1. Jedes in Anwendung oder Auslegung dieser Vorschriften einzuleitende Manöver muß entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie es die seemännische Praxis erfordert.

2. Das Vorhandensein einer Gefahr des Zusammenstoßes kann, wenn es die Umstände gestatten, durch sorgfältige Kompaßpeilung eines sich nähernden Fahrzeugs erkannt werden. Ändert sich die Peilung nicht merklich, so ist anzunehmen, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht.

3. Jeder Seefahrer muß damit rechnen, daß ein Wasserflugzeug beim Wassern oder Starten oder beim Manövrieren unter ungünstigen Wetterverhältnissen nicht in der Lage sein kann, sein beabsichtigtes Manöver im letzten Augenblick zu ändern.

Rule 17

When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other, as follows:—

(a) A vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled.

(b) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled on the starboard tack.

(c) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other.

Règle 17

Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir:—

(a) Tout navire courant largue doit s'écarter de la route du navire qui est au plus près.

(b) Tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route du navire qui est au plus près tribord amures.

(c) Lorsque deux navires courent largue avec le vent de bords opposés celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre.

Artikel 17

Sobald zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß das eine dem andern, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen:—

(a) Ein Fahrzeug mit raumem Wind muß einem beim Winde segelnden Fahrzeug aus dem Wege gehen.

(b) Ein Fahrzeug, das mit Backbordhalsen beim Winde segelt, muß einem Fahrzeug, das mit Steuerbordhalsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

(c) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von verschiedenen Seiten, so muß dasjenige, das den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.

(d) When both are running free, with the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward.

(e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

Rule 18

(a) When two power-driven vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other.

This Rule only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two vessels which must, if both keep on their respective courses, pass clear of each other.

The only cases to which it does apply are when each of two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line, with her own, and by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the sidelights of the other.

It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or, by night, to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other or where a red light without a green light or a green light without a red light is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

(b) For the purposes of this Rule and Rules 19 to 29 inclusive, except Rule 20 (b), a seaplane on the water shall be deemed to be a vessel, and the expression "power-driven vessel" shall be construed accordingly.

Rule 19

When two power-driven vessels are crossing, so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.

Rule 20

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as provided in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall

(d) Lorsque deux navires courent largue avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

(e) Tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire.

Règle 18

(a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre.

Cette Règle ne s'applique qu'au cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre; elle ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croisent sûrement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cette Règle sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap l'un sur l'autre, ou presque l'un sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre, et tout à fait ou à très peu près dans le même alignement que les siens; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas, pendant le jour, au cas où un navire en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni, pendant la nuit, au cas où chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, ou chaque bâtiment présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

(b) Pour l'application de la présente Règle ainsi que des Règles 19 à 29 inclusivement (à l'exception de la Règle 20 (b)), tout hydravion amerri doit être considéré comme un navire et l'expression "navire à propulsion mécanique" doit être interprétée en conséquence.

Règle 19

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le navire qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Règle 20

(a) Lorsque deux navires, l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du

(d) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von derselben Seite, so muß das luvwärts befindliche Fahrzeug dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

(e) Ein Fahrzeug, das vor dem Winde segelt, muß dem anderen Fahrzeug aus dem Wege gehen.

Artikel 18

(a) Sobald zwei Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sich einander in gerade entgegengesetzter oder beinahe entgegengesetzter Richtunq so nähern, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß jedes seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passieren.

Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn zwei solche Fahrzeuge bei Beibehaltung ihres Kurses frei voneinander passieren.

Sie findet daher nur Anwendung, wenn bei Tage jedes der Fahrzeuge die Masten des anderen mit den seinigen ganz oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der Fahrzeuge in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des anderen zu sehen sind.

Sie findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Fahrzeug sieht, daß sein Kurs vor dem Bug durch das andere Fahrzeug gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rote Licht des einen Fahrzeugs dem roten des anderen Fahrzeugs oder das grüne Licht des einen Fahrzeugs dem grünen dem anderen Fahrzeugs gegenübersteht, oder wenn ein rotes Licht ohne ein grünes oder ein grünes Licht ohne ein rotes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbigen Seitenlichter gleichzeitig, aber anderswo als voraus in Sicht sind.

(b) Im Sinne dieses Artikels und der Artikel 19 bis 29 einschließlich, mit Ausnahme des Artikels 20 (b), hat ein Wasserflugzeug auf dem Wasser als Fahrzeug zu gelten. Der Ausdruck „Fahrzeug mit Maschinenantrieb" muß daher entsprechend ausgelegt werden.

Artikel 19

Sobald die Kurse zweier Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sich so kreuzen, daß die Beibehaltung dieser Kurse die Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß dasjenige Fahrzeug aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Artikel 20

(a) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb und ein Segelfahrzeug Kurse steuern, deren Beibehaltung die Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß das Fahrzeug mit Maschi-

keep out of the way of the sailing vessel.

(b) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with these Rules.

Rule 21

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed. When, from any cause, the latter vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision (see Rules 27 and 29).

Rule 22

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

Rule 23

Every power-driven vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

Rule 24

(a) Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel overtaking any other shall keep out of the way of the overtaken vessel.

(b) Every vessel coming up with another vessel from any direction more than 2 points (22$^1/_2$ degrees) abaft her beam, *i. e.* in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's sidelights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

(c) If the overtaking vessel cannot determine with certainty whether she is forward of or abaft this direction from the other vessel, she shall assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

navire à voiles sauf exceptions prévues aux Règles 24 et 26.

(b) Un hydravion amerri doit, autant que possible, se tenir à l'écart de tout navire et éviter de gêner sa navigation. Toutefois, lorsqu'il y a danger de collision, cet hydravion doit se conformer aux présentes Règles.

Règle 21

Lorsque, d'après les présentes Règles, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse. Quand, pour une cause quelconque, ce dernier navire se trouve tellement près de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter la collision (voir les Règles 27 et 29).

Règle 22

Tout navire qui est tenu d'après les présentes Règles de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Règle 23

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu d'après les présentes Règles de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire.

Règle 24

(a) Quelles que soient les prescriptions des présentes Règles tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

(b) Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts (22°5) sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes Règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

(c) Si le navire qui en rattrape un autre ne peut pas reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

nenantrieb dem Segelfahrzeug aus dem Wege gehen; ausgenommen von dieser Vorschrift sind die in Artikel 24 und 26 vorgesehenen Fälle.

(b) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser soll möglichst allen Fahrzeugen aus dem Wege gehen und vermeiden, deren Manöver zu behindern. Sobald jedoch die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß es sich nach diesen Vorschriften richten.

Artikel 21

In allen Fällen, in denen nach diesen Vorschriften ein Fahrzeug dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß das letztere seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten. Ist aus irgendeinem Grunde das letztere Fahrzeug dem ausweichpflichtigen so nahe gekommen, daß ein Zusammenstoß durch Manöver des ausweichpflichtigen Fahrzeugs allein nicht vermieden werden kann, soll auch das andere Fahrzeug so manövrieren, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist (vgl. Artikel 27 und 29).

Artikel 22

Ein Fahrzeug, das nach diesen Vorschriften einem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß, wenn es die Umstände gestatten, vermeiden, den Bug des anderen zu kreuzen.

Artikel 23

Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das nach diesen Vorschriften einem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen hat, muß bei der Annäherung, wenn nötig, seine Fahrt mindern oder stoppen oder rückwärts gehen.

Artikel 24

(a) Ohne Rücksicht auf irgendeine dieser Vorschriften muß jedes Fahrzeug beim Überholen eines anderen diesem aus dem Wege gehen.

(b) Ein Fahrzeug, das sich einem anderen Fahrzeug aus einer Richtung her nähert, die mehr als 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab liegt, d. h. aus einer Richtung, bei der die Fahrzeuge so zueinander stehen, daß das überholende bei Nacht keines der Seitenlichter des anderen sehen würde, gilt als überholendes Fahrzeug. Durch spätere Änderung der Peilung beider Fahrzeuge zueinander wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden Fahrzeug im Sinne dieser Vorschriften noch von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen, bis es dieses klar passiert hat.

(c) Vermag das überholende Fahrzeug nicht sicher zu erkennen, ob es sich vor oder hinter der obenbezeichneten Stellung zu dem anderen Fahrzeug befindet, so hat es anzunehmen, daß es ein überholendes Fahrzeug ist, und muß dem anderen aus dem Wege gehen.

Rule 25

(a) In a narrow channel every power-driven vessel when proceeding along the course of the channel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

(b) Whenever a power-driven vessel is nearing a bend in a channel where a power-driven vessel approaching from the other direction cannot be seen, such vessel, when she shall have arrived within one-half mile of the bend, shall give a signal by one prolonged blast of her whistle, which signal shall be answered by a similar blast given by any approaching power-driven vessel that may be within hearing around the bend. Regardless of whether an approaching vessel on the farther side of the bend is heard, such bend shall be rounded with alertness and caution.

Rule 26

All vessels not engaged in fishing shall, when under way, keep out of the way of any vessels fishing with nets or lines or trawls. This Rule shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing vessels.

Rule 27

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

PART D

Miscellaneous

Rule 28

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel under way, in taking any course authorised or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle, namely:—

One short blast to mean:
"I am altering my course to starboard".

Two short blasts to mean:
"I am altering my course to port".

Three short blasts to mean:
"My engines are going astern".

(b) Whenever a power-driven vessel which, under these Rules, is to keep her course and speed, is in sight of another vessel and is in doubt whether sufficient action is being taken by the other vessel to avert collision, she may indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the

Règle 25

(a) Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans les passes étroites doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique s'approche d'un coude dans une passe étroite où il ne peut voir un autre navire à propulsion mécanique s'approchant en sens inverse, le premier navire doit, au moment où il arrive à la distance d'un demi-mille du coude, faire entendre un son prolongé de son sifflet. Tout navire à propulsion mécanique entendant ce signal de l'autre côté du coude, doit répondre par un signal analogue. Qu'il ait ou non entendu un signal en réponse au sien, le premier navire doit passer ce coude avec précaution et en conservant une bonne veille.

Règle 26

Tout navire en route qui n'est pas en train de pêcher doit s'écarter de la route des navires pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts. La présente Règle ne donne pas aux bateaux en pêche le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des bateaux de pêche.

Règle 27

En appliquant et en interprétant les présentes Règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

PARTIE D

Divers

Règle 28

(a) Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique en route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes Règles, indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet:—

Un son bref pour dire:
"Je viens sur tribord".

Deux sons brefs pour dire:
"Je viens sur bâbord".

Trois sons brefs pour dire:
"Mes machines sont en arrière".

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique qui, conformément aux présentes Règles, doit conserver sa route et maintenir sa vitesse, est en vue d'un autre navire et ne se sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures nécessaires pour éviter l'abordage, il peut exprimer son doute en

Artikel 25

(a) In einem engen Fahrwasser muß ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, die an seiner Steuerbordseite liegt.

(b) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb in einem engen Fahrwasser sich einer Krümmung nähert und nicht erkennen kann, ob ein anderes Fahrzeug mit Maschinenantrieb sich aus entgegengesetzter Richtung nähert, muß das erstere Fahrzeug, wenn es noch eine halbe Seemeile von der Krümmung entfernt ist, einen langen Ton mit der Pfeife geben. Jedes sich nähernde Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das dieses Signal auf der anderen Seite der Krümmung hört, muß mit dem gleichen Signal antworten. Gleichviel, ob ein Antwortsignal gehört wird oder nicht, muß die Krümmung mit größter Vorsicht passiert werden.

Artikel 26

Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, das nicht fischt, muß einem mit Netzen, Leinen oder Grundschleppnetzen fischenden Fahrzeug aus dem Wege gehen. Durch diese Vorschrift wird jedoch keinem fischenden Fahrzeug die Befugnis eingeräumt, ein Fahrwasser zu sperren, das außer von Fischerfahrzeugen auch noch von anderen Fahrzeugen benutzt wird.

Artikel 27

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schiffahrt und des Zusammenstoßes genommen werden. Ebenso müssen alle besonderen Umstände, die zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften notwendig machen, berücksichtigt werden, auch solche, durch die ein Fahrzeug oder Wasserflugzeug in seiner Manövrierfähigkeit beschränkt sein kann.

TEIL D

Verschiedenes

Artikel 28

(a) Sind Fahrzeuge einander ansichtig, so muß ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit Maschinenantrieb, wenn es einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs einschlägt, diesen Kurs durch folgende Signale mit seiner Pfeife anzeigen: —

Ein kurzer Ton bedeutet:
„Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord".

Zwei kurze Töne bedeuten:
„Ich ändere meinen Kurs nach Backbord".

Drei kurze Töne bedeuten:
„Meine Maschine geht rückwärts".

(b) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das nach diesen Vorschriften Kurs und Geschwindigkeit beibehalten muß, sich in Sicht eines anderen Fahrzeugs nicht darüber klar ist, ob das andere Fahrzeug so manövriert, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßes erforderlich ist, kann es

whistle. The giving of such a signal shall not relieve a vessel of her obligations under Rules 27 and 29 or any other Rule, or of her duty to indicate any action taken under these Rules by giving the appropriate sound signals laid down in this Rule.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to the use of additional whistle signals between ships of war or vessels sailing under convoy.

Rule 29

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

Rule 30

Reservation of Rules for Harbours and Inland Navigation

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule duly made by local authority relative to the navigation of any harbour, river, lake, or inland water, including a reserved seaplane area.

Rule 31

Distress Signals

When a vessel or seaplane on the water is in distress and requires assistance from other vessels or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, namely:—

(a) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.

(b) A continuous sounding with any fog-signal apparatus.

(c) Rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals.

(d) A signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ···———··· in the Morse Code.

(e) A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday".

(f) The International Code Signal of distress indicated by N. C.

émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal ne doit pas dispenser un navire des obligations qui lui incombent conformément aux Règles 27 et 29 ou à toute autre Règle, ni de l'obligation de signaler toute manœuvre effectuée conformément aux présentes Règles, en faisant entendre les signaux sonores appropriés, prescrits par la présente Règle.

(c) L'application des présentes Règles ne devra en aucune façon gêner celle des règles spéciales établies par le Gouvernement de toute nation concernant l'emploi de signaux supplémentaires par coups de sifflet entre navires de guerre ou navires faisant partie d'un convoi.

Règle 29

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Règles ne doit exonérer un navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Règle 30

Réserve relative aux Règles de Navigation dans les Ports et à l'Intérieur des Terres

Rien dans les présentes Règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque, y compris les plans d'eau réservés aux hydravions.

Règle 31

Signaux de détresse

Lorsqu'un navire ou un hydravion amerri est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants ensemble ou séparément, à savoir:—

(a) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.

(b) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

(c) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles.

(d) Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ···———··· du code Morse.

(e) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot: "Mayday".

(f) Le signal de détresse: N.C. du Code international.

einen solchen Zweifel dadurch zu erkennen geben, daß es mindestens fünf kurze Töne in rascher Folge mit der Pfeife gibt. Die Abgabe dieses Signals soll ein Fahrzeug weder von der Befolgung der Vorschriften der Artikel 27 und 29 oder irgend eines anderen Artikels entbinden. Es befreit ein Fahrzeug ferner nicht von der Verpflichtung, jedes entsprechend diesen Vorschriften ausgeführte Manöver durch Abgabe der in diesem Artikel vorgeschriebenen Schallsignale anzuzeigen.

(c) Diese Vorschriften sollen in keiner Weise Sondervorschriften berühren, die bezüglich der Anwendung zusätzlicher Pfeifensignale zwischen Kriegsschiffen oder im Geleit fahrenden Fahrzeugen von der Regierung irgendeiner Nation erlassen werden.

Artikel 29

Keine dieser Vorschriften soll ein Fahrzeug oder dessen Reeder, Führer oder Mannschaft von den Folgen einer Versäumnis im Gebrauch von Lichtern oder Signalen oder im Halten eines gehörigen Ausgucks oder von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßnahmen befreien, die durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten sind.

Artikel 30

Vorbehalt bezüglich Vorschriften für Häfen und Binnengewässer

Örtliche Sondervorschriften bezüglich der Schiffahrt in Häfen, auf Flüssen, auf Seen oder in Binnengewässern, einschließlich der den Wasserflugzeugen vorbehaltenen Seegebiete werden durch diese Artikel nicht berührt.

Artikel 31

Notsignale

Ein in Not befindliches Fahrzeug oder Wasserflugzeug auf dem Wasser, das Hilfe von anderen Fahrzeugen oder vom Lande her verlangt, muß folgende Signale — zusammen oder einzeln — geben: —

(a) Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, die in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute abgefeuert werden.

(b) Anhaltendes Ertönen irgendeines Nebelsignalgerätes.

(c) Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen, die einzeln in kurzen Zwischenräumen abzufeuern sind.

(d) Ein durch Telegraphiefunk oder irgendeine andere Signalmethode gegebenes Signal der Gruppe ···———··· des Morsecodes.

(e) Ein durch Sprechfunk abgegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „Mayday" besteht.

(f) Das Notzeichen NC des Internationalen Signalbuchs.

(g) A signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball.

(h) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, &c.).

(i) A rocket parachute flare showing a red light.

The use of any of the above signals, except for the purpose of indicating that a vessel or a seaplane is in distress, and the use of any signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.

Note:—A radio signal has been provided for use by vessels in distress for the purpose of actuating the auto-alarms of other vessels and thus securing attention to distress calls or messages. The signal consists of a series of twelve dashes, sent in 1 minute, the duration of each dash being 4 seconds, and the duration of the interval between two consecutive dashes 1 second.

(g) Un signal de grande distance consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en-dessous, une boule ou objet analogue.

(h) Flammes sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.

(i) Une fusée à parachute produisant un feu rouge.

Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer qu'un navire ou un hydravion est en détresse, ainsi que l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec l'un des signaux ci-dessus.

Note:—Un signal radio été prévu à l'usage des navires en détresse, pour déclencher l'auto-alarme des autres navires et attirer ainsi l'attention sur les appels ou les messages de détresse. Ce signal se compose d'une série de douze traits d'une durée d'une minute: la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs étant d'une seconde.

(g) Ein Signal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter der ein Ball oder etwas, das einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist.

(h) Flammensignale auf dem Fahrzeug, z. B. brennende Teertonnen, Öltonnen oder dergleichen.

(i) Eine Fallschirm-Leuchtrakete mit rotem Licht.

Irgendeines der obigen Signale darf nur gebraucht werden, um anzuzeigen, daß sich ein Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug in Not befindet. Der Gebrauch irgenwelcher Signale, die mit einem der obigen Signale verwechselt werden können, ist verboten.

Anmerkung:—Für in Not befindliche Fahrzeuge ist ein Funksignal vorgesehen, welches das selbsttätige Funkalarmgerät anderer Fahrzeuge ansprechen läßt und dadurch auf Notrufe oder Notmeldungen aufmerksam macht. Dieses Signal besteht aus einer Reihe von zwölf in einer Minute abgegebenen Strichen. Die Dauer jedes Striches beträgt vier Sekunden und die Dauer des Zwischenraumes zwischen zwei aufeinanderfolgenden Strichen eine Sekunde.

Rule 32

All orders to helmsmen shall be given in the following sense:—

Right rudder or starboard to mean "put the vessel's rudder to starboard".

Left rudder or port to mean "put the vessel's rudder to port".

Règle 32

Tous les ordres à l'homme de barre doivent être entendus de la manière suivante:—

"La barre à droite ou à tribord" signifie: mettre le safran du gouvernail du navire à tribord.

"La barre à gauche ou à bâbord" signifie: mettre le safran du gouvernail du navire à bâbord.

Artikel 32

Alle an den Rudergänger gegebenen Befehle sollen folgende Bedeutung haben:—

„Steuerbord" oder „Rechts das Ruder" bedeutet: das Ruderblatt des Fahrzeugs nach Steuerbord legen.

„Backbord" oder „Links das Ruder" bedeutet: das Ruderblatt des Fahrzeugs nach Backbord legen.

ANNEX C

Resolutions

Resolution 1

Carriage of Passengers in Excess of Convention Limits

The International Conference on Safety of Life at Sea, 1948,

RECOGNISING

That as a consequence of the situation created by the Second World War the number of passengers needing to be carried by sea at the present time is still considerably greater than the passenger accommodation available, and that a number of Governments signatory to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, have accordingly been obliged to allow passengers to be carried in their ships in excess of the limits allowed by that Convention.

ANNEXE C

Résolutions

Résolution 1

Transport d'un nombre de passagers dépassant les limites autorisées par la Convention

La Conférence internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948,

RECONNAISSANT:

Que, en conséquence de la situation créée par la Deuxième Guerre Mondiale, le nombre de passagers ayant besoin d'être transportés par mer à l'heure actuelle dépasse encore de beaucoup le nombre de places disponibles pour des passagers sur les navires, et qu'un certain nombre de Gouvernements signataires de la Convention internationale, 1929, pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ont, en conséquence, été dans l'obligation d'autoriser des navires de leur pays à transporter plus de passagers que cette Convention ne leur permet de le faire,

ANHANG C

Entschließungen

Entschließung 1

Beförderung von Fahrgästen über die durch das Übereinkommen zugelassene Anzahl hinaus

Die Internationale Konferenz zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 hat

IN DER ERKENNTNIS,

daß infolge der durch den Zweiten Weltkrieg geschaffenen Lage die Anzahl der über See zu befördernden Fahrgäste zur Zeit noch erheblich größer ist als die für Fahrgäste vorhandenen Unterbringungsmöglichkeiten und daß eine Anzahl von Unterzeichnerstaaten des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 infolgedessen gezwungen waren, die Beförderung von Fahrgästen auf ihren Schiffen über die durch dieses Übereinkommen zugelassene Anzahl hinaus zu gestatten.

RESOLVES

That Governments should each bring their practice into conformity with the provisions of the said Convention as soon as practicable, and in any event not later than the 31st day of December, 1950.

DÉCIDE:

Que chacun des Gouvernements devrait remettre sa pratique en conformité avec les dispositions de ladite Convention aussitôt que possible et, en tout cas, le 31 décembre 1950 au plus tard.

BESCHLOSSEN,

daß jede Regierung die praktische Handhabung mit den Bestimmungen des erwähnten Übereinkommens sobald als möglich und auf jeden Fall spätestens bis zum 31. Dezember 1950 in Einklang bringen sollte.

Resolution 2

Spain

1. In view of the Resolution of the General Assembly of the United Nations dated 12th December, 1946, the Conference considers that Spain is, for the present, prevented from becoming a party to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948.

2. The Conference, however, agrees that Spain may, as soon as the Resolution of the General Assembly of the United Nations shall be abrogated or shall cease to be applicable, become a party to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, in accordance with Article X of the said Convention.

Résolution 2

L'Espagne

1. En raison de la Résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations-Unies au cours de sa séance du 12 décembre 1946, la Conférence considère que, pour le moment, l'Espagne est empêchée de devenir partie à la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

2. Toutefois, la Conférence convient que, aussitôt que la Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies aura été abrogée ou aura cessé d'être applicable, l'Espagne pourra devenir partie à la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, conformément à l'article X de ladite Convention.

Entschließung 2

Spanien

1. Im Hinblick auf die Entschließung der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 12. Dezember 1946 ist die Konferenz der Ansicht, daß Spanien vorläufig verhindert ist, dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 beizutreten.

2. Die Konferenz stimmt jedoch darin überein, daß Spanien, sobald die Entschließung der Generalversammlung der Vereinten Nationen aufgehoben oder nicht mehr anwendbar sein wird, dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 auf Grund des Artikels X dieses Übereinkommens beitreten kann.

ANNEX D

Recommendations

Throughout the following Recommendations "the present Convention" means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948.

1. Denunciation of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929

The Conference recommends:—

That Governments should accept the present Convention at as early a date as possible, and

That the Governments which become parties to the present Convention should denounce the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, and should co-operate with one another with a view to ensuring that their respective denunciations become effective on dates as near as possible to, but not sooner than, the date on which the present Convention comes into force in respect of the Governments which have denounced the Convention of 1929.

2. Special Application of Convention Standards

The Conference, having excluded cargo ships of less than 500 tons gross tonnage and fishing vessels from the

ANNEXE D

Recommandations

Partout dans les Recommandations suivantes, l'expression "la présente Convention" signifie la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

1. Dénonciation de la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929

La Conférence recommande:—

Que les Gouvernements acceptent la présente Convention à la date la plus rapprochée possible, et

Que les Gouvernements qui deviennent parties à la présente Convention dénoncent la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, et coopèrent de telle sorte que leurs dénonciations respectives deviennent effectives à des dates aussi proches que possible de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard des Gouvernements qui ont dénoncé la Convention de 1929, sans pourtant qu'elles la précèdent.

2. Application spéciale des Normes de la Convention

La Conférence, ayant exclu les navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute et les bâti-

ANHANG D

Empfehlungen

In den folgenden Empfehlungen bedeutet der Ausdruck „dieses Übereinkommen" stets das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948.

1. Kündigung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1929

Die Konferenz empfiehlt,

daß die Regierungen dieses Übereinkommen zum frühest möglichen Zeitpunkt annehmen sollten, und

daß die Regierungen, die diesem Übereinkommen beitreten, das Internationale Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 kündigen und in gegenseitiger Zusammenarbeit sicherstellen sollten, daß ihre jeweiligen Kündigungen zu einem Zeitpunkt wirksam werden, der dem Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für die Regierungen, die das Übereinkommen von 1929 gekündigt haben, möglichst nahe, jedoch auf keinen Fall früher liegt.

2. Besondere Anwendung des Vertragsinhalts

Auf der Konferenz wurden Frachtschiffe unter 500 Bruttoregistertonnen und Fischereifahrzeuge aus dem Rah-

scope of particular provisions of the present Convention in recognition that the Convention requirements in question might not be applicable to such ships without modification, recommends that Governments should apply the principles of the present Convention to all such ships belonging to their countries as far as is reasonable and practicable.

The Conference, recognising that the safety of life at sea will be promoted by the fullest possible availability of radio on ships, recommends that all Governments should consider the possibility of extending with such modifications as may be necessary the requirements for radio installations so that such installations should, in so far as practicable, be carried by ships, including coasting ships and fishing vessels, not covered by the present Convention, on voyages in the open sea.

The Conference further recommends that Governments should take steps to ensure that, when ports in their countries are used by ships belonging to countries whose Governments are not parties to the present Convention, such ships are required to conform to standards not lower than those prescribed by the present Convention.

3. Amendments of the Convention Provisions Relating to Construction

Whereas

The Conference has made provision for such amendments to the Regulations annexed to the present Convention as may prove necessary or desirable, but it is the opinion of the Conference that new developments in the art of shipbuilding or in the materials available for ship construction should not call for amendment of the Regulations until their worth has been proved.

The Conference therefore recommends

That Governments or the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation in applying the provisions of Article IX, which gives them discretion as to the time of the application of amended Regulations governing construction, should take the above factor into consideration.

4. Standards of Watertight Subdivision of Passenger Ships

The Conference has given careful consideration to the question of the watertight subdivision of passenger ships in the light of the results achieved since the International Convention for the Safety of Live at Sea, 1929, came into force, and has agreed on certain additional requirements calculated to secure greater safety. It recognises, however, that the question of water-

ments de pêche du champ d'applications des dispositions particulières de la présente Convention, reconnaissant que les prescriptions en question de la Convention pourraient ne pas être applicables à ces navires sans modification, recommande que les Gouvernements appliquent les principes de la présente Convention à tous les navires de ce genre appartenant à leurs pays, dans la mesure où cette application est raisonnable et pratiquement réalisable.

La Conférence, reconnaissant que la cause de la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer sera servie si les navires disposent du plus grand nombre possible d'appareils de radio, recommande à tous les Gouvernements d'envisager la possibilité d'étendre, en y apportant toutes modifications jugées nécessaires, les prescriptions relatives aux installations radioélectriques, de manière que ces installations soient, dans la mesure du possible, installées à bord des navires, y compris les navires caboteurs et les bâtiments de pêche, non visés par la présente Convention, lorsqu'ils effectuent des voyages en haute mer.

La Conférence recommande en outre que les Gouvernements prennent des mesures pour assurer que, lorsque des navires appartenant à des pays dont les Gouvernements ne sont pas parties à la présente Convention viennent dans leurs ports, ces navires soient tenus de se conformer à des normes dans leurs ports, ces navires soient qui ne soient pas inférieures à celles qu'établit la présente Convention.

3. Amendements aux dispositions de la convention relatives à la construction

Considérant que la Conférence a prévu la possibilité d'apporter aux Règles annexées à la présente Convention tous amendements qui se révéleraient nécessaires ou souhaitables mais qu'elle estime que de nouveaux progrès dans l'art de la construction navale ou dans les matériaux disponibles pour la construction de navires ne devraient pas justifier l'amendement des Règles avant que la valeur de celle-ci n'ait été éprouvée.

En conséquence, la Conférence recommande

Que les Gouvernements ou l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale, dans l'application des dispositions de l'Article IX, qui leur laisse toute latitude quant à la date de l'application des Règles amendées relatives à la construction, tiennent compte de l'observation qui précède.

4. Normes de cloisonnement étanche des navires à passagers

La Conférence a soigneusement étudié la question du compartimentage étanche des navires à passagers en s'inspirant des résultats obtenus depuis l'entrée en vigueur de la Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, et a convenu de certaines prescriptions supplémentaires destinées à assurer une sécurité plus grande. Elle reconnaît toutefois que

men der besonderen Bestimmungen dieses Übereinkommens herausgenommen in der Erkenntnis, daß die betreffenden Vorschriften des Übereinkommens nicht ohne Änderung auf diese Schiffe angewendet werden können. Die Konferenz empfiehlt daher, daß die Regierungen die Grundsätze dieses Übereinkomens auf alle derartigen Schiffe ihres Landes anwenden sollten, soweit dies zweckmäßig und durchführbar erscheint.

Die Konferenz erkennt an, daß der Schutz des menschlichen Lebens auf See gefördert wird, wenn eine größtmögliche Anzahl von Schiffen über Funkgeräte verfügt. Sie empfiehlt daher allen Regierungen, die Möglichkeit einer Erweiterung der erforderlichenfalls zu ändernden Vorschriften über den Einbau von Funkanlagen zu prüfen, so daß Schiffe, einschließlich der nicht unter dieses Übereinkommen fallenden Küstenschiffe und Fischereifahrzeuge, bei Fahrten auf hoher See soweit als möglich über derartige Anlagen verfügen.

Ferner empfiehlt die Konferenz, daß die Regierungen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß, wenn Schiffe von Ländern, die diesem Übereinkommen nicht beigetreten sind, ihre Häfen anlaufen, von solchen Schiffen die Erfüllung von Bedingungen gefordert wird, die mindestens denen dieses Übereinkommens entsprechen.

3. Änderungen der Bestimmungen des Übereinkommens über die Bauart

Die Konferenz hat Maßnahmen für solche Änderungen der Regeln dieses Übereinkommens getroffen, die sich als notwendig oder wünschenswert herausstellen können. Sie ist jedoch der Ansicht, daß neue Entwicklungen im Schiffbau oder hinsichtlich des für den Schiffbau zu verwendenden Materials so lange nicht die Vornahme von Änderungen rechtfertigen, bis der Nutzen solcher Entwicklungen nachgewiesen ist.

Die Konferenz empfiehlt

daher, daß die Regierungen oder die Zwischenstaatliche Beratende Maritime Organisation bei der Anwendung der Bestimmungen des Artikels IX, die ihnen bezüglich des Zeitpunktes der Anwendung der geänderten Regeln für den Schiffbau freie Hand läßt, den vorstehend erwähnten Umstand berücksichtigen.

4. Normen für die wasserdichte Unterteilung von Fahrgastschiffen

Die Konferenz hat die Frage der wasserdichten Unterteilung von Fahrgastschiffen unter Berücksichtigung der seit dem Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 erzielten Ergebnisse sorgfältig geprüft und hat bestimmten zusätzlichen Vorschriften, die eine größere Sicherheit gewährleisten sollen, zugestimmt.

tight subdivision deserves continued study, including in particular the operation of the Criterion of Service formula by which the factors of subdivision applicable to ships are determined.

The Conference therefore recommends Administrations to continue the study of this subject and to interchange the results of their study from time to time through the Authority charged with the circulation of information on matters within the scope of the present Convention.

5. Intact Stability

The Conference has considered the necessity for and the practicability of adopting Regulations for intact stability. Inasmuch as the rules which have been adopted for damage stability will affect intact stability, the Conference is of the opinion that additional experience should be gained to determine the extent to which any additional Regulations dealing with intact stability are required, before promulgating such rules.

The Conference recommends, however, that a further study be made by Governments of the subject of intact stability and that information on this subject be exchanged between Governments.

6. Openings in Bulkheads and Shell Plating

The Conference recognises the objection which attaches to openings, which may sometimes be open at sea, in the shell plating of ships and in the main transverse watertight bulkheads, but the Conference does not consider that it is practicable to adopt international regulations concerning such openings which are more exacting than those incorporated in the present Convention.

The Conference recommends, however, that the various Governments make special efforts to ensure that the number of such openings, particularly hinged sidescuttles below the margin line and doors low down in the machinery space bulkheads, be kept at the minimum required in each case.

7. Metal Hatchway Covers

The Conference has considered the use of metal hatchway covers on weather decks.

The Conference recommends Governments to exchange information regarding their experience as to the respective efficacy of metal and wood hatchway covers for preventing the spread of fire and other matters within the scope of the present Convention.

la question du compartimentage étanche mérite un examen continu, particulièrement en ce qui concerne l'emploi de la formule du Critérium de Service, à l'aide de laquelle sont déterminés les facteurs de compartimentage applicables aux navires.

En conséquence, la Conférence recommande aux Administrations de continuer l'étude de ce sujet et de se communiquer de temps à autre les résultats de leurs recherches par l'intermédiaire de l'Autorité chargée de la distribution d'informations sur des questions régies par la présente Convention.

5. Stabilité du navire intact

La Conférence a examiné la nécessité et la possibilité pratique de l'adoption de Règles relatives à la stabilité du navire intact. Dans la mesure où les Règles adoptées relativement à la stabilité après avarie auront une influence sur la stabilité du navire intact, la Conférence estime qu'il est nécessaire, avant d'établir des règles supplémentaires à la stabilité du navire intact, de déterminer plus avant la mesure dans laquelle de telles Règles sont nécessaires.

La Conférence recommande, toutefois, que les différents Gouvernements procèdent à une étude plus approfondie de la stabilité du navire intact et échangent des renseignements à ce sujet.

6. Ouvertures dans les cloisons et le bordé extérieur

La Conférence reconnaît l'inconvénient que présentent les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur des navires et dans les cloisons étanches transversales principales, qui peuvent parfois être ouvertes en mer, mais la Conférence n'estime pas qu'il soit pratiquement possible d'adopter, en ce qui concerne ces ouvertures, des règles internationales plus rigoureuses que celles qui figurent dans la présente Convention.

La Conférence recommande toutefois que les divers Gouvernements s'efforcent tout particulièrement d'assurer que le nombre de ces ouvertures, et notamment les hublots à charnières situés au-dessous de la ligne de surimmersion et les portes pratiquées à la partie inférieure des cloisons de la tranche des machines, ne dépasse pas le minimum prévu dans chaque cas.

7. Panneaux d'écoutille métalliques

La Conférence a étudié l'emploi des panneaux d'écoutille métalliques sur les ponts exposés aux intempéries.

La Conférence recommande aux Gouvernements de se communiquer les résultats de leurs expériences en ce qui concerne l'efficacité relative des panneaux d'écoutille en bois et en métal pour ce qui est d'empêcher l'extension de l'incendie, à l'égard d'autres questions régies par la présente Convention.

Sie stellt jedoch fest, daß die Frage der wasserdichten Unterteilung einer ständigen Untersuchung bedarf, vor allem hinsichtlich der Handhabung der Formel für die Kennzeichnung des Verwendungszwecks, durch welche die für die Schiffe geltenden Abteilungsfaktoren festgelegt werden.

Die Konferenz empfiehlt daher den Verwaltungen, die Untersuchung dieser Frage fortzusetzen und die Ergebnisse ihrer Untersuchungen von Zeit zu Zeit durch Vermittlung der Behörde auszutauschen, die mit der Erteilung von Auskünften im Rahmen dieses Übereinkommens beauftragt ist.

5. Stabilität des unbeschädigten Schiffes

Auf der Konferenz wurde die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit erörtert, Regeln für die Stabilität des unbeschädigten Schiffes aufzustellen. Soweit die für die Stabilität in havariertem Zustand aufgestellten Regeln einen Einfluß auf die Stabilität des unbeschädigten Schiffes ausüben, sieht die Konferenz es als erforderlich an, zunächst weitere Erfahrungen zu gewinnen, um den Umfang zu bestimmen, in dem die Aufstellung zusätzlicher Regeln für das undbeschädigte Schiff notwendig wird, bevor derartige Regeln erlassen werden.

Die Konferenz empfiehlt den verschiedenen Regierungen jedoch, die Frage der Stabilität des unbeschädigten Schiffes eingehend zu prüfen und ihre Erfahrungen auf diesem Gebiet auszutauschen.

6. Öffnungen in Schotten und in der Außenhaut

Von der Konferenz werden die Bedenken gegen Öffnungen in der Außenhaut und in den wasserdichten Hauptquerschotten, die auf See zeitweilig offen sein können, anerkannt. Sie hält es jedoch nicht für zweckmäßig, über solche Öffnungen internationale Regeln aufzustellen, die über die in diesem Übereinkommen gegebenen hinausgehen.

Die Konferenz empfiehlt den verschiedenen Regierungen jedoch, nachdrücklich dahin zu wirken, daß die Anzahl solcher Öffnungen, insbesondere der Seitenfenster mit Scharnieren unterhalb der Tauchgrenze sowie der Türen im unteren Teil der Maschinenraumschotte, in jedem Einzelfall so gering wie irgend möglich gehalten wird.

7. Metall-Lukendeckel

Die Konferenz hat die Frage der Verwendung von Lukendeckeln aus Metall auf Wetterdecks geprüft.

Die Konferenz empfiehlt den Regierungen, ihre Erfahrungen über die Wirksamkeit von Lukendeckeln aus Metall und aus Holz zur Verhütung der Ausbreitung von Feuer sowie hinsichtlich anderer Fragen im Rahmen dieses Übereinkommens auszutauschen.

8. Fire Hose Couplings

The Conference, having been apprised that difficulty and delay are experienced in using shore-based firefighting facilities to deal with fires on board ships in port, owing to differences between the couplings of ships' fire hoses and those used by shore establishments, recommends that endeavours should be made towards securing the standardisation of all such couplings by international agreement.

9. Cyclone Warnings

The Conference considers that it is better to prevent disaster than merely to render assistance. Use may be made of the autoalarm to prevent disaster.

The Conference recommends Governments to authorise selected radiotelegraph coast stations to precede the initial broadcasting of urgent cyclone warnings by the alarm signal, wherever such a procedure is suitable (*e. g.*, where the station is itself near the centre or anticipated path of the cyclone). In order to minimise interference where several countries lie close together adjoining a sea area, a single coast station might be selected by agreement between the Governments of those countries to make these broadcasts for the area.

10. Frequencies

The Conference draws the attention of Governments to the advisability of ensuring that radiotelegraph signals of distress utilising emissions of Class A2 shall be effective over a sufficiently wide band of frequencies.

The Conference also desires to draw attention to the provisions of the Radio Regulations relating to radiotelephone transmissions on frequencies in the neighbourhood of the radiotelegraph distress frequency and to point out that such transmissions will render inoperative auto alarm receivers working on the alarm signal defined in the above-mentioned Regulations. The Conference desires therefore to emphasise the importance, in the interest of safety of life at sea, of avoiding the use of radiotelephone transmission in the neighbourhood of the distress frequency, except in case of emergency.

11. Listening for Distress Calls, &c.

The Conference, recognising that shore-based radio facilities make important contributions to safety of life at sea, recommends:—

1. that Governments give consideration to establishing and maintaining, so far as is practicable during the hours of service, continuous listening

8. Raccords des Lances d'incendie

La Conférence, ayant eu connaissance des difficultés et des délais inhérents à l'emploi des installations terrestres de lutte contre l'incendie pour ce qui est des incendies se déclarant à bord des navires mouillés dans un port, en raison des différences entre les raccords des lances d'incendie se trouvant à bord des navires et ceux employés par les installations à terre, recommande que des efforts soient faits pour assurer l'uniformisation de tous raccords de ce genre par accord international.

9. Avis de cyclones

La Conférence considère qu'il est plus utile de prévenir les sinistres que de porter secours après qu'un sinistre s'est produit.. L'auto-alarme peut être utilisé pour cette fin.

La Conférence recommande aux Gouvernements d'autoriser certaines stations côtières choisies, équipées en radiotélégraphie, à faire précéder la diffusion initiale d'avis de cyclone urgents par le signal d'alarme dans tous les cas où cette façon de procéder est appropriée (par exemple lorsque la station elle-même se trouve près du centre ou sur le trajet présumé du cyclone). Afin de réduire au minimum les brouillages lorsque plusieurs pays se trouvent tous au voisinage d'une même zone côtière, une station côtière unique pourrait être désignée par accord entre les Gouvernements de ces pays pour effectuer ces diffusions dans la zone en cause.

10. Fréquences

La Conférence attire l'attention des Gouvernements sur l'opportunité de veiller à ce que les signaux de détresse utilisant des émissions de la classe A 2 puissent être perçus sur une bande de fréquence assez large.

La Conférence désire également attirer l'attention sur les dispositions du Règlement des Radiocommunications relatives aux transmissions radiotéléphoniques sur des fréquences voisines de la fréquence de détresse radiotélégraphique, et souligner que ces transmissions empêcheraient le fonctionnement des appareils récepteurs d'auto-alarme utilisant le signal d'alarme défini au Règlement susvisé. La Conférence désire donc souligner l'importance, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine en mer, d'éviter l'emploi des transmissions radiotéléphoniques dans le voisinage de la fréquence de détresse, sauf dans les cas d'urgence.

11. Ecoute des Appels de détresse, etc.

La Conférence, reconnaissant l'importante contribution apportée par les installations côtières de radio à la sauvegarde de la vie humaine en mer, recommande:—

1. que les Gouvernements étudient l'établissement et le maintien, dans la mesure où cela est pratiquement possible pendant les heures de service,

8. Feuerlöschschlauchkupplungen

Die Konferenz ist darüber unterrichtet, daß infolge der Verschiedenartigkeit der Kupplungen von Bord- und Landfeuerlöschschläuchen bei Heranziehung der an Land befindlichen Feuerbekämpfungsanlagen bei Bränden auf im Hafen liegenden Schiffen Schwierigkeiten und Verzögerungen aufgetreten sind. Sie empfiehlt daher, alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, um die Vereinheitlichung aller solcher Kupplungen durch internationale Vereinbarungen herbeizuführen.

9. Warnungen vor Zyklonen

Die Konferenz hält es für besser, einen Unfall zu verhindern, als lediglich anschließend Hilfe zu leisten. Das selbsttätige Funkalarmgerät kann zur Verhütung von Unfällen verwendet werden.

Die Konferenz empfiehlt den Regierungen, bestimmte Telegraphie-Küstenfunkstellen zu ermächtigen, die erste Sendung der von ihnen verbreiteten dringenden Zyklonenwarnungen durch das Alarmzeichen einzuleiten, so oft ein solches Verfahren zweckmäßig ist (z. B. wenn die Funkstelle sich selbst in der Nähe des Zentrums oder auf der errechneten Bahn der Zyklone befindet). Um die Störungen auf ein Mindestmaß herabzusetzen, wenn mehrere Länder im gleichen Küstengebiet benachbart sind, kann auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Regierungen dieser Länder eine einzige Küstenfunkstelle dazu bestimmt werden, diese Sendungen für das fragliche Gebiet durchzuführen.

10. Frequenzen

Die Konferenz macht die Regierungen darauf aufmerksam, daß zweckmäßigerweise dafür Vorsorge zu treffen ist, daß die unter Benutzung der Sendeart A 2 ausgesandten Telegraphie-Notzeichen auf einem genügend breiten Frequenzband empfangen werden können.

Ferner möchte die Konferenz auf die Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst bezüglich der funkmündlichen Übermittlungen auf Frequenzen in der Nähe der Telegraphie-funk-Notfrequenz hinweisen und betonen, daß solche Sendungen die selbsttätigen Funkalarmgeräte, die auf das in der oben erwähnten Vollzugsordnung festgelegte Alarmzeichen ansprechen, unwirksam machen würden. Die Konferenz möchte deshalb hervorheben, daß es im Interesse des Schutzes des menschlichen Lebens auf See besonders wichtig ist, funkmündliche Übermittlungen in der Nähe der Notfrequenz, außer in Notfällen, zu unterlassen.

11. Abhören von Notrufen usw.

In Erkenntnis des wichtigen Beitrages, den die Küstenfunkstellen für den Schutz des menschlichen Lebens auf See leisten, empfiehlt die Konferenz, daß:—

1. die Regierungen prüfen, ob nicht bei den im Hektometerwellenbereich arbeitenden Telegraphie-Küstenfunkstellen auf der durch die Vollzugsord-

on the distress frequency prescribed by the Radio Regulations, by a qualified operator using some aural means, in coastal radiotelegraph stations which work in the medium frequency bands;

2. that Governments give consideration to establishing and maintaining, so far as is practicable during the hours of service, continuous listening on the high frequency radiotelegraph frequency prescribed by the Radio Regulations for survival craft, by a qualified operator using some aural means, in at least one of the land radiotelegraph stations under their jurisdiction which work in the high frequency bands;

3. that in order to encourage for safety purposes the installation of radiotelephone equipment in small ships, each Government, so far as is practicable, endeavour to establish or encourage the establishment of coastal telephone stations working in the medium frequency telephone bands;

4. that each Government, having regard to the area served by its radiotelephone coast stations, endeavour to maintain during the hours of service, continuous listening (by some aural means), so far as is practicable, in a sufficient number of radiotelephone coast stations under its jurisdiction, to reduce to a minimum the possibility of a radiotelephone distress call not being received.

12. Radiotelegraphy Distress Facilities in Radiotelephone Installations

The Conference recommends that Governments consider the desirability of radiotelephone installations in ships not equipped with radiotelegraphy being capable of transmitting in distress using the frequency and a class of emission assigned by the Radio Regulations to radiotelegraph stations for distress purposes, and being also provided with an automatic keying device for transmitting the alarm signal.

13. Depth-sounding Apparatus

The Conference recommends that Governments should encourage the development and use of reliable echo depth-sounding apparatus.

14. Lights on Land

The Conference recommends that, so far as practicable, steps should be taken by the Governments concerned to regulate the position and the intensity of lights on land in the vicinity of the entrances to ports so as to ensure that such lights cannot be mistaken for, or do not impair the visibility of, the navigation lights of the port.

d'une écoute continue sur la fréquence de détresse prescrite par le Règlement des Radiocommunications, par opérateur qualifié employant des moyens acoustiques, dans des stations côtières de radiotélégraphie émettant sur les bandes des fréquences moyennes;

2. que les Gouvernements étudient l'établissement et le maintien, dans la mesure où cela est possible pendant les heures de service, d'une écoute continue sur la fréquence de la radiotélégraphie à haute fréquence prescrite par le Règlement des Radiocommunications, à l'intention des embarcations rescapées, par un opérateur qualifié, employant des moyens acoustiques dans une au moins des stations radiotélégraphiques côtières soumises à leur juridiction, qui travaillent dans les bandes des hautes fréquences;

3. que, afin d'encourager, pour des fins de sécurité, l'installation d'équipements de radiotéléphonie sur les petits navires, chaque Gouvernement, dans la mesure du possible, s'efforce d'établir ou d'encourager l'établissement de stations côtières de radiotéléphonie travaillant sur les bandes de téléphonie des fréquences moyennes;

4. que chaque Gouvernement, tenant compte de la zone desservie par ses stations côtières de radiotéléphonie, s'efforce de maintenir, pendant les heures de service, une écoute continue (par un moyen acoustique), dans la mesure du possible, dans un nombre suffisant de stations radiotéléphoniques côtières soumises à sa juridiction, afin de réduire au minimum la possibilité qu'un appel radiotéléphonique de détresse ne soit pas reçu.

12. Utilisation dans les installations radiotéléphoniques des fréquences de détresse et des classes d'émissions à la radiotélégraphie

La Conférence recommande que les Gouvernements prennent en considération ce fait qu'il est désirable de pouvoir installer sur des navires non équipés de radiotélégraphie des appareils de radiotéléphonie qui puissent émettre en cas de détresse en employant la fréquence et une classe d'émissions assignées par le Règlement des Radiocommunications à des stations radiotélégraphiques pour émettre des appels de détresse, et pourvues également d'un appareil automatique de transmission du signal d'alarme.

13. Appareil de sondage par écho

La Conférence recommande aux Gouvernements d'encourager le développement et l'emploi d'appareils sûrs de sondage par écho.

14. Feux côtiers

La Conférence recommande que, dans la mesure du possible, des mesures soient prises par les Gouvernements intéressés pour réglementer l'emplacement et l'intensité des feux côtiers situés dans le voisinage de l'entrée des ports, afin d'assurer que ces feux ne puissent être confondus avec les feux de navigation du port, ni n'en gênent la visibilité.

nung für den Funkdienst zugeteilten Notfrequenz ein ständiger Hördienst durch einen Funker, der die Wache mittels Hörempfangs wahrnimmt, eingerichtet und aufrechterhalten werden kann, soweit dies während der Dienststunden durchführbar ist;

2. die Regierungen prüfen, ob nicht bei mindestens einer ihrer im Dekameterwellenbereich arbeitenden Küstenfunkstellen ihres Hoheitsbereichs auf der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst im Dekameterwellenbereich für Rettungsboote zugeteilten Telegraphie-Frequenz durch einen Funker, der die Wache mittels Hörempfangs wahrnimmt, ein ständiger Hördienst eingerichtet und aufrechterhalten werden kann, soweit dies während der Dienststunden durchführbar ist;

3. jede Regierung, um aus Sicherheitsgründen den Einbau von Sprechfunkgeräten auf kleinen Fahrzeugen zu fördern, bestrebt sein möge, soweit durchführbar Sprech-Küstenfunkstellen, die in Sprechfunk-Frequenzbereichen im Hektometerwellenbereich arbeiten, zu errichten oder ihre Errichtung zu fördern;

4. jede Regierung unter Berücksichtigung der Verkehrsbereiche ihrer Sprech-Küstenfunkstellen bestrebt sein möge, soweit als möglich während der Dienststunden einen ständigen Hördienst (mittels Hörempfangs) bei einer ausreichenden Anzahl von Sprech-Küstenfunkstellen ihres Hoheitsbereichs zu unterhalten, um die Möglichkeit, daß ein funkmündlicher Notanruf nicht aufgenommen wird, auf ein Mindestmaß zu beschränken.

12. Benutzung von Telegraphiefunk-Notfrequenzen und -Sendearten in Sprechfunkanlagen

Die Konferenz empfiehlt den Regierungen zu berücksichtigen, daß es wünschenswert ist, auf Schiffen ohne Telegraphiefunkanlage solche Sprechfunkgeräte einzubauen, mit denen in Seenotfällen auf einer Frequenz und unter Benutzung einer Sendeart gesendet werden kann, die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst den Telegraphiefunkstellen für Seenotzwecke zugeteilt sind. Ferner sollten die Geräte ein selbsttätiges Tastgerät zur Aussendung des Alarmzeichens besitzen.

13. Lotgeräte

Die Konferenz empfiehlt den Regierungen, die Entwicklung und Verwendung von zuverlässigen Echolotgeräten zu fördern.

14. Lichter an Land

Die Konferenz empfiehlt den beteiligten Regierungen, soweit möglich Maßnahmen zu treffen, um die Lage und Helligkeit von Landlichtern in der Nähe von Hafeneinfahrten so zu regeln, daß diese Lichter nicht die Sichtbarkeit der Kennfeuer des Hafens beeinträchtigen oder mit ihnen verwechselt werden können.

15. Transmission of Weather Messages

The Conference, recognising the value to safety at sea of radio weather messages from ships transmitted to appropriate shore stations in accordance with Regulation 4 of Chapter V of the present Convention, recommends that each Government should endeavour to arrange that such messages shall be free of cost to the ship concerned.

16. Manning

The Conference, recognising that safety of life at sea is dependent not only on the construction and equipment of ships, the arrangements made to provide all possible aids to navigation and those made to ensure that assistance is afforded to ships in distress, but also on the adoption of measures as provided in Regulation 13 of Chapter V of the present Convention for the purpose of ensuring that from the point of view of safety all ships are sufficiently and efficiently manned,

having noted:—

1. That the International Labour Organisation has been concerned with manning and has adopted Conventions relating to:—

(a) minimum requirements of professional capacity for masters and officers on board merchant ships; and

(b) the certification of able seamen.

2. That the constitution of the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation provides:—

(a) that the Organisation shall, through the Maritime Safety Committee, have the duty of considering, *inter alia*, matters relating to manning from the safety point of view; and

(b) that the Maritime Safety Committee shall also have the duty of maintaining such close relationships with other ntergovernmental bodies concerned with transport and communications as may further the object of the Organisation in promoting maritime safety,

recommends

that the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, when formed, and the International Labour Organisation should maintain the closest liaison and should arrange for a joint examination of this problem in order to ensure:—

(a) that the jurisdiction of each in regard to this question of manning is clearly defined; and

(b) that consideration is given to the question whether it is neces-

15. Transmission de messages météorologiques

La Conférence, reconnaissant la valeur, pour la sécurité en mer, de messages radiométéorologiques, transmis par les navires aux stations côtières prévues à cet effet, conformément à la Règle 4 du Chapitre V de la présente Convention, recommande que chaque Gouvernement s'efforce d'assurer que ces messages n'entraînent pas de frais pour le navire intéressé.

16. Equipages

La Conférence, reconnaissant que la sauvegarde de la vie humaine en mer ne dépend pas seulement de la construction et de l'armement des navires, des dispositions prises pour prévoir toutes les aides possibles à la navigation, et celles prises pour assurer que secours soit porté aux navires en détresse, mais aussi de l'adoption de mesures telles que celles prévues par la Règle 13 du Chapitre V de la présente Convention, en vue d'assurer que, du point de vue de la sécurité, les navires aient un équipage suffisant en nombre et en qualité, ayant pris note de ce que:—

1. L'Organisation Internationale du Travail s'est occupée de la question des équipages et a adopté des Conventions relatives à:—

(a) des prescriptions minima d'aptitude professionnelle pour les capitaines et les officiers à bord des navires de la Marine marchande; et

(b) la délivrance de certificats de matelots qualifiés.

2. Les statuts de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale prévoient:—

(a) que l'Organisation doit, par l'intermédiaire du Comité de la Sécurité maritime, être chargée d'étudier, entre autres, des questions relatives aux équipages du point de vue de la sécurité;

(b) que le Comité de la Sécurité maritime doit également maintenir des relations étroites avec les autres Organismes intergouvernementaux intéressés aux problèmes relatifs aux transports et aux communications et susceptibles de promouvoir les fins de l'Organisation en encourageant la sécurité de la vie humaine en mer,

recommande

que l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale, une fois établie, et l'Organisation Internationale du Travail maintiennent entre elles la liaison la plus étroite et prennent des dispositions pour examiner en commun ce problème afin d'assurer:—

(a) que la juridiction de l'une et de l'autre de ces Organisations en ce qui concerne la question des équipages soit clairement définie; et

(b) qu'elles examinent s'il est nécessaire de proposer des normes

15. Übermittlung von Wettermeldungen

In Erkenntnis der Bedeutung für die Sicherheit auf See, die der Übermittlung von Wetterfunkmeldungen durch Schiffe an hierfür vorgesehene Küstenfunkstellen, entsprechend Regel 4 des Kapitels V dieses Übereinkommens, zukommt, empfiehlt die Konferenz jeder Regierung dafür Sorge zu tragen, daß diese Sendungen für die betreffenden Schiffe kostenlos sind.

16. Schiffsbesetzung

In der Erkenntnis, daß der Schutz des menschlichen Lebens auf See nicht nur abhängig ist von der Bauart und Ausrüstung der Schiffe, von den Vorkehrungen zur Gewährung aller nur möglichen navigatorischen Hilfsmittel sowie von Maßnahmen zur Sicherstellung der Hilfeleistung für in Not befindliche Schiffe, sondern auch von der Einführung der in Regel 13 des Kapitels V dieses Übereinkommens vorgesehenen Bestimmungen zur Sicherstellung einer hinsichtlich der Schiffssicherheit ausreichenden und fachlich tüchtigen Bemannung aller Schiffe, hat die Konferenz festgestellt,

1. daß die Internationale Arbeitsorganisation sich mit der Frage der Schiffsbesetzung befaßt und auf folgenden Gebieten Übereinkommen getroffen hat:—

(a) Mindestanforderungen für die berufliche Eignung der Kapitäne und Offiziere an Bord von Handelsschiffen; und

(b) Ausstellung von Zeugnissen für Vollmatrosen;

2. daß die Satzung der Zwischenstaatlichen Beratenden Maritimen Organisation folgendes vorsieht:—

(a) daß die Organisation verpflichtet ist, sich über den Maritimen Sicherheitsausschuß unter anderem mit der Prüfung von Schiffsbesetzungsfragen zu befassen, die sich auf die Schiffssicherheit beziehen; und

(b) daß der Maritime Sicherheitsausschuß außerdem so enge Fühlung mit den anderen mit Verkehrs- und Nachrichtenfragen befaßten zwischenstaatlichen Körperschaften hält, daß die Ziele der Organisation hinsichtlich der Sicherheit der Schiffahrt gefördert werden.

Sie empfiehlt daher,

daß die Zwischenstaatliche Beratende Maritime Organisation nach ihrem Zusammentritt und die Internationale Arbeitsorganisation in engster Verbindung miteinander stehen und Maßnahmen zur gemeinsamen Prüfung dieser Frage ergreifen, um zu gewährleisten, daß

(a) der beiderseitige Zuständigkeitsbereich in der Frage der Schiffsbesetzung genau festgelegt wird, und

(b) die Frage geprüft wird, ob eine internationale Einführung von

sary to propose minimum manning standards for adoption internationally.

17. Medium Frequency Direction Finding and Radio Beacons

The Conference, recognising that medium frequency direction finding will continue to provide a valuable navigational aid, recommends that the existing systems of radio beacons provided for use in connection with shipborne medium frequency direction finders should be maintained universally at a standard not below that at present provided, and that in certain areas (notably those where such systems are established) they should be improved and expanded as navigational needs require and opportunity affords. It also recommends that the Maritime Safety Committee study this question, particularly as regards the adoption of a uniform system of radio beacon operating procedure and characteristics.

18. Radio Aids to Navigation

The Conference, recognising that the recent advances in radio technique are of great service to shipping, recommends that:—

(a) Governments should recognise the desirability of adopting new equipment, devices or systems incorporating advanced techniques in radio aids to navigation which have proved operationally useful or necessary in the promotion of safe navigation;

(b) Governments should study all available information concerning the development of electronic systems of position-fixing, with special reference to their suitability for use in their countries and by their countries' ships;

(c) Governments should ensure that in the selection of systems of navigational aids for aircraft and ships due weight is given to the relative advantages of the various systems from both points of view, and that when systems are selected that can serve the needs of both ships and aircraft they shall be so organised and operated as to serve those needs as fully as practicable;

(d) Governments should participate in the regular exchange of information on the whole subject of radar and radio navigational aids;

minima internationales en ce qui concerne les équipages.

17. Radiogoniomètres de moyenne fréquence et Radiophares

La Conférence reconnaît que la radiogoniométrie de moyenne fréquence continuera de constituer un moyen de navigation de grande valeur, et recommande que les systèmes existants de radiophares utilisés avec les radiogoniomètres de moyenne fréquence à bord des navires, soient universellement maintenus à un niveau de bon fonctionnement qui ne soit pas inférieur à celui qui est actuellement prévu, et que dans certaines régions (notamment celles où sont établis ces systèmes) ces systèmes soient perfectionnés et étendus au fur et à mesure des exigences de la navigation et des occasions qui se présentent. La Conférence recommande également au Comité de la Sécurité Maritime d'étudier cette question, tout particulièrement en ce qui concerne l'adoption d'un système uniforme pour le fonctionnement et les caractéristiques des radiophares.

18. Aides radioélectriques à la Navigation

La Conférence, reconnaissant que les progrès techniques récents en matière de radio rendent de grands services à la navigation, recommande:—

(a) que les Gouvernements reconnaissent qu'il importe d'adopter les nouvelles installations, dispositifs ou systèmes incorporant les perfectionnements techniques du radio-guidage qui se sont avérés d'un fonctionnement utile ou nécessaire et ont fait faire des progrès à la sécurité de la navigation;

(b) que les Gouvernements prennent en considération toutes les informations disponibles relatives au développement des systèmes électroniques destinés à déterminer une position, particulièrement au point de vue de leur utilisation dans leurs pays respectifs et sur les navires de leurs pays respectifs;

(c) que les Gouvernements, dans le choix des systèmes d'aides aux avions et aux navires, tiennent dûment compte des avantages respectifs des divers systèmes à ces deux points de vue, et que, lorsqu'ils choisissent l'un ou l'autre de ces systèmes, susceptibles de répondre aux besoins tant des navires que des avions, ces Gouvernements s'assurent qu'ils sont conçus et utilisés de façon à servir ces besoins dans toute la mesure du possible;

(d) que les Gouvernements participent à l'échange régulier d'informations au sujet de l'ensemble des questions touchant au radar et aux aides radio-électriques à la navigation;

Mindestforderungen hinsichtlich der Schiffsbesetzung erforderlich sein wird.

17. Mittelfrequenz-Peilfunkgeräte und Funkfeuer

In der Erkenntnis, daß die Funkpeilung auf mittleren Frequenzen weiterhin ein wertvolles Hilfsmittel für die Navigation bilden wird, empfiehlt die Konferenz, daß die vorhandenen, in Verbindung mit den Mittelfrequenz-Peilfunkgeräten der Schiffe benutzten Funkfeuersysteme allgemein auf einer Leistungshöhe gehalten werden, die mindestens der zur Zeit vorgesehenen entspricht. Auch sollten solche Systeme in gewissen Gebieten (vor allem dort, wo sie bereits errichtet sind) entsprechend den Erfordernissen der Schiffahrt und den sich bietenden Gelegenheiten verbessert und erweitert werden. Ferner empfiehlt die Konferenz die Prüfung dieser Frage durch den Maritimen Sicherheitsausschuß, besonders bezüglich der Einführung eines einheitlichen Systems für das Arbeiten und die Kennungen der Funkfeuer.

18. Funktechnische Hilfsmittel für die Navigation

In der Erkenntnis, daß die jüngste technische Entwicklung auf dem Funkgebiet für die Schiffahrt von großer Bedeutung ist, empfiehlt die Konferenz

(a) die Regierungen mögen anerkennen, daß es wünschenswert ist, neue Ausrüstungen, Geräte oder Anlagen mit technisch hoch entwickelten Funkhilfsmitteln für die Navigation zu schaffen, die sich betrieblich als nützlich oder notwendig für die Erhöhung der Sicherheit der Schiffahrt erwiesen haben;

(b) die Regierungen mögen alle verfügbaren Nachrichten über die Entwicklung elektronischer Systeme für die Ortsbestimmung prüfen, unter besonderer Berücksichtigung ihrer Eignung zur Verwendung in ihren Ländern und auf ihren Schiffen;

(c) die Regierungen mögen dafür sorgen, daß bei der Wahl der Systeme von Navigationshilfsmitteln für Luft- und Seefahrzeuge die einzelnen Vorteile der verschiedenen Systeme von beiden Gesichtspunkten aus genüged berücksichtigt werden; die Regierungen mögen ferner bei der Wahl eines Systems, das den Bedürfnissen sowohl der Schiffe als auch der Luftfahrzeuge entspricht, dafür Sorge tragen, daß dessen Einrichtung und Betrieb diesen Forderungen in größtmöglichem Maße entsprechen;

(d) die Regierungen mögen sich an einem regelmäßigen Nachrichtenaustausch bezüglich aller das Radargerät und die funktechnischen Hilfsmittel für die Navigation betreffenden Fragen beteiligen;

(e) the Maritime Safety Committee should regard the subject of radio navigational aids as one of fundamental importance for increasing the safety of navigation, should initiate or pursue such special studies of various aspects of the problem as may seem necessary or desirable, and should undertake the co-ordination and distribution of the information in this field referred to in paragraph (d) above.

(e) que le Comité de la Sécurité Maritime considère les aides radioélectriques à la navigation comme une question d'une importance capitale pour assurer une sécurité plus grande à la navigation, qu'il instaure ou poursuive les études particulières des divers aspects de cette question qui peuvent lui sembler nécessaires ou désirables, et qu'il entreprenne dans ce domaine la coordination et la distribution des informations auxquelles il est fait allusion au paragraphe (d) ci-dessus.

(e) der Maritime Sicherheitsausschuß möge der Frage der funktechnischen Hilfsmittel für die Navigation eine grundlegende Bedeutung für die Erhöhung der Sicherheit der Schiffahrt beimessen; er möge alle erforderlich oder wünschenswert erscheinenden besonderen Untersuchungen der verschiedenen Seiten dieser Frage einleiten oder fortsetzen und eine Koordinierung und Verteilung der im vorstehenden Absatz (d) erwähnten Nachrichten auf diesem Gebiet herbeiführen.

19. Navigation of Ships Equipped with Radar, &c.

The Conference, while recognising that the recent advances in radar and electronic navigational aids are of great service to shipping, is of the opinion that the possession of any such device in no way relieves the master of a ship from his obligation strictly to observe the requirements laid down in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and in particular, the obligations contained in Articles 15 and 16 of those Regulations.

The Conference recommends that Governments should call the attention of masters and officers to this opinion.

19. Navigation à bord des Navires équipés de Radar, etc.

Tout en reconnaissant que les derniers perfectionnements dans le radar et dans les aides électroniques à la navigation rendent de grands services à la marine marchande, la Conférence est d'avis que le fait d'avoir installé à bord de son navire des dispositifs de ce genre ne dégage nullement le capitaine d'un navire de l'obligation de se conformer strictement aux prescriptions des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, et particulièrement aux obligations contenues dans celles de ces Règles qui portent les articles 15 et 16.

La Conférence recommande aux Gouvernements d'attirer l'attention des capitaines et des officiers sur cette opinion.

19. Schiffsführung der mit Radar usw. ausgerüsteten Schiffe

Obgleich die Konferenz anerkennt, daß die jüngste Entwicklung auf dem Gebiet des Radarwesens und der elektronischen Navigationshilfsmittel für die Schiffahrt von großer Bedeutung ist, ist sie jedoch der Ansicht, daß die Ausrüstung eines Schiffes mit Geräten dieser Art den Kapitän auf keinen Fall von seiner Verpflichtung entbindet, den in den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See niedergelegten Bestimmungen und insbesondere den in den Artikeln 15 und 16 dieser Regeln aufgeführten Verpflichtungen nachzukommen.

Die Konferenz empfiehlt den Regierungen, die Kapitäne und Schiffsoffiziere über diese Auffassung zu unterrichten.

20. Radar

The Conference, recognising:—

1. That high resolution shipborne radar, having suitable and approved minimum performance capabilities and a simple and reliable overall performance monitor, is a device having wide applicability to maritime use for anti-collision, pilotage, above water obstacle detection, and general position-fixing, within range of suitable fixed radar targets either natural or artificial (active and passive). A high resolution radar should have, among other characteristics, the following:—

(a) Minimum range. Provide display of a target down to a minimum range of 100 yards.

(b) Bearing resolution. Provide display, as two separate indications, of targets at the same range separated by not more than 3° in azimuth.

(c) Range resolution. Provide display, as two separate indications, on the shortest range scale of targets on the same azimuth separated by 100 yards in range.

20. Le Radar

La Conférence, reconnaisant:—

1. Qu'un radar de bord à grand pouvoir séparateur, susceptible de répondre à des exigences minima, telles qu'elles auraient été approuvées par l'Administration, et possédant un dispositif simple et sûr de contrôle du fonctionnement général, est un appareil qui peut recevoir une large utilisation dans le domaine maritime pour la détection des obstacles au-dessus de l'eau, le pilotage et la prévention des abordages, ainsi que pour la détermination du point, dans la limite de détection d'objectifs convenables, naturels ou artificiels (actifs ou passifs). Un radar à grand pouvoir séparateur devrait répondre notamment aux caractéristiques ci-dessous:—

(a) Portée minimum. Donner l'image d'un objet jusqu'à une distance minimum de 100 yards.

(b) Pouvoir séparateur en azimut. Pouvoir détecter séparément deux objets situés à la même distance et qui ne soient pas séparés l'un de l'autre de plus de 3° en azimut.

(c) Pouvoir séparateur en portée. Donner, sur la plus courte échelle de l'appareil, l'image distincte, de deux objets se trouvant dans le même azimut et qui ne soient éloignés l'un de l'autre que de 100 yards en distance.

20. Radar

Die Konferenz erkennt an:

1. Ein Schiffsradargerät mit hoher Trennschärfe, das angemessene, von der Verwaltung festgesetzte Mindestanforderungen bezüglich der Leistungsfähigkeit erfüllt und über eine einfache und zuverlässige allgemeine Kontrollvorrichtung der Gesamtbetriebsbereitschaft verfügt, stellt eine Einrichtung dar, die eine weitgehende Verwendungsmöglichkeit auf dem Gebiet der Schiffahrt zur Verhütung von Zusammenstößen, für die Navigation in engen Gewässern, zum Erkennen von Überwasserhindernissen sowie zur Standortbestimmung, im Erfassungsbereich geeigneter Radar-Ziele natürlicher und künstlicher Art (aktive und passive Ziele), besitzt. Ein Radargerät mit hoher Trennschärfe muß unter anderem über folgende Eigenschaften verfügen:—

(a) Nahauflösung. Anzeige eines Zieles bis herunter zu einer geringsten Entfernung von 100 Yards.

(b) Seitenauflösung. Getrennte Anzeige zweier in gleicher Entfernung liegender Ziele, deren Peilwinkel nur 3° beträgt.

(c) Entfernungsauflösung. Getrennte Anzeige zweier Ziele im kürzesten Meßbereich, die in derselben Peilung liegen und deren Entfernungsunterschied nur 100 Yards beträgt.

2. That a shipborne radar with reduced performance requirements and generally understood to be an anti-collision radar against large ships is completely inadequate for the full needs of position-fixing and navigation in coastal and pilotage waters.

Recommends:—

(a) that Governments encourage the development, manufacture, and installation of shipborne radar on board their ships, taking these facts into account;

(b) that the Governments of the countries in which such apparatus is manufactured consider the possibility of issuing specifications serving as an indication of the standards desired for the industry and the purchasers of such apparatus;

(c) that Governments should encourage the training of personnel in the use of shipborne radar.

21. Uniform Buoyage

The Conference, recognising that unification of buoyage, regional or world-wide, would greatly contribute to the safety of navigation, recommends Governments to unify, so far as may be practicable, the systems of buoyage employed in the various waters open to international navigation. It also recommends that a further study of this matter be undertaken by the Maritime Safety Committee, as soon as may be possible.

22. Carriage of Dangerous Goods

The Conference recognises the great importance of securing international uniformity in the safety precautions applicable to the cariage of dangerous goods by sea, but, in view of the complexity of the subject, considers that much more time than is available at the Conference would be necessary to secure agreement on detailed regulations. Such regulations already exist in certain countries possessing an extensive export trade in chemicals and these are available in the meantime for the guidance of the Governments of other countries in applying the provisions of Regulation 3 of Chapter VI of the present Convention.

The Conference recommends that the subject should receive further study as a matter of urgency either by the Maritime Safety Committee or by the representatives of the Governments chiefly concerned in consultation with one another, with the object of international regulations being drafted as soon as possible for consideration and

2. Qu'un radar de bord à caractéristiques réduites, généralement désigné comme radar anti-collision, destiné à détecter de gros navires, est tout à fait impropre à répondre entièrement aux besoins de la détermination du point de la navigation côtière et du pilotage.

Recommande:—

(a) que les Gouvernements encouragent le développement, la fabrication et l'installation du radar à bord de leurs navires en tenant compte de ces faits;

(b) que les Gouvernements des pays dans lesquels ces appareils sont fabriqués envisagent l'éventualité de délivrer des spécifications servant à indiquer les normes désirées tant pour l'industrie que pour les acheteurs de ces appareils;

(c) que les Gouvernements encouragent l'entraînement du personnel dans l'utilisation du radar à bord des navires.

21. Uniformisation du balisage

La Conférence, tenant compte du fait que l'uniformisation des balisages, qu'elle soit régionale ou mondiale, contribuerait dans une grande mesure à la sécurité de la navigation, recommande aux Gouvernements d'uniformiser, dans la mesure du possible, les systèmes de balisage utilisés dans les différentes eaux ouvertes à la navigation internationale. Elle recommande en outre que le Comité de la Sécurité Maritime entreprenne une étude plus approfondie de la question dans un délai aussi bref que possible.

22. Transport des Marchandises Dangereuses

La Conférence reconnaît l'intérêt qui s'attache à unifier internationalement les précautions de sécurité applicables au transport des marchandises dangereuses par mer, mais étant donné le caractère complexe de la question, elle estime qu'il faudrait un temps beaucoup plus long que celui dont elle dipose pour réaliser l'accord sur un Règlement détaillé. Des règlements de ce genre existent déjà dans certains pays qui possèdent un commerce extérieur de produits chimiques, et ces règlements sont actuellement disponibles pour l'information des Gouvernements d'autres pays dans l'application des prescriptions de la Règle 3 du Chapitre VI de la présente Convention.

La Conférence recommande que le sujet fasse l'objet d'une étude approfondie, et soit traité comme une question urgente soit par le Comité de la Sécurité Maritime, soit par les représentants des Gouvernements principalement intéressés, en consultation les uns aves les autres, afin d'établir dans un délai aussi bref que possible,

2. Ein Schiffsradargerät mit geringerer Leistungsfähigkeit, das allgemein als Radargerät zur Verhütung von Zusammenstößen mit großen Schiffen bezeichnet wird, ist völlig ungeeignet, den Erfordernissen der Standortbestimmung und der Navigation in Küstengewässern und engen Fahrwassern voll gerecht zu werden.

Sie empfiehlt daher, daß

(a) die Regierungen die weitere Entwicklung, die Herstellung und den Einbau von Schiffsradargeräten auf ihren Schiffen fördern unter Berücksichtigung dieser Feststellungen;

(b) die Regierungen der Länder, in denen solche Geräte hergestellt werden, die Möglichkeit der Herausgabe von Beschreibungen prüfen, die als Anhalt für die Festlegung der gewünschten Ausführungsart für die Industrie und für die Käufer solcher Geräte dienen sollen;

(c) die Regierungen die Ausbildung von Personal in der Bedienung von Schiffsradargeräten fördern.

21. Vereinheitlichung der Betonnung

In der Erkenntnis, daß eine Vereinheitlichung der Betonnung, in bestimmten Gebieten oder in der ganzen Welt, in erheblichem Maße zur Sicherheit der Schiffahrt beitragen würde, empfiehlt die Konferenz den Regierungen, die verwendeten Betonnungssysteme in den verschiedenen, von der internationalen Schiffahrt befahrenen Gewässern soweit durchführbar zu vereinheitlichen. Sie empfiehlt ferner, daß möglichst bald eine weitere Prüfung dieser Frage durch den Maritimen Sicherheitsausschuß vorgenommen wird.

22. Beförderung gefährlicher Güter

Die Konferenz erkennt die große Bedeutung an, die einer international durchgeführten Vereinheitlichung der für die Beförderung gefährlicher Güter auf See vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen zukommt. In Anbetracht der Vielseitigkeit dieses Gebiets ist sie jedoch der Ansicht, daß für die Erzielung einer Übereinstimmung bei der Ausarbeitung ausführlicher Bestimmungen erheblich mehr Zeit erforderlich ist, als der Konferenz zur Verfügung steht. Vorschriften dieser Art bestehen bereits in gewissen Ländern, die einen ausgedehnten Außenhandel mit chemischen Erzeugnissen betreiben; sie stehen den Regierungen anderer Länder zu ihrer Unterrichtung auf Grund der Vorschriften der Regel 3 des Kapitels VI dieses Übereinkommens inzwischen zur Verfügung.

Die Konferenz empfiehlt, die Frage als eine besonders dringliche Angelegenheit entweder durch den Maritimen Sicherheitsausschuß oder durch die Vertreter der hauptsächlich beteiligten Regierungen unter gegenseitiger Beratung eingehend untersuchen zu lassen, damit in möglichst kurzer Zeit internationale Vorschriften

adoption by the Governments of all countries from which dangerous goods are exported.

The Conference also recommends that the further study to be given to the subject should include the question whether it would be practicable to frame a system of marking dangerous goods by distinctive symbols or designs so as to distinguish them according to the kind of danger which they respectively involve.

23. Co-ordination of Safety at Sea and in the Air

The Conference:—

Having considered the Report of the Preparatory Committee of Experts on Co-ordination of Safety at Sea and in the Air submitted to the Conference;

Having recognised that it is desirable to co-ordinate activities regarding safety on and over the sea;

Having taken into account while drawing up the present Convention the recommendations contained in the said Report and those submitted by the International Organisations concerned;

Recommends that, for the common goal of safety, co-operative action be continued and strengthened along the lines suggested in the Report.

un Règlement international pour examen et adoption par les Gouvernements de tous les pays exportateurs de marchandises dangereuses.

La Conférence recommande en outre que l'étude plus approfondie dont le transport des marchandises dangereuses fera l'objet comprenne également l'étude, si cela est pratiquement possible, d'un système de marquage des marchandises dangereuses au moyen de signes ou de dessins afin de les distinguer selon la nature du danger qu'elles constituent respectivement.

23. Coordination de la sécurité en Mer et dans les Airs

La Conférence:—

Ayant pris en considération le Rapport de la Commission préparatoire d'Experts au sujet de la Coordination de la Sécurité en Mer et dans les Airs tel qu'il a été soumis à la Conférence;

Ayant reconnu qu'it est désirable de coordonner les activités concernant la sécurité en mer et au-dessus de la mer;

Ayant tenu compte, en élaborant la présente Convention, des recommandations contenues dans le rapport susvisé et de celles qui ont été soumises par les Organismes Internationaux intéressés;

Recommande que, pour atteindre le but commun de la sécurité, soit poursuivie une action concertée selon les directives proposées par le rapport.

ausgearbeitet werden können, die den Regierungen aller Länder, die sich mit der Ausfuhr gefährlicher Güter befassen, zur Prüfung und Annahme vorgelegt werden können.

Ferner empfiehlt die Konferenz, daß bei der eingehenden Untersuchung dieser Frage ebenfalls die Möglichkeit der Einführung eines Systems geprüft wird, um gefährliche Güter mit bestimmten Unterscheidungskennzeichen zu bezeichnen, die die Art der Gefahr kenntlich machen, die sie in sich bergen.

23. Koordinierung der Sicherheitsmaßnahmen auf See und in der Luft

Die Konferenz:—

Nach Prüfung des ihr vorgelegten Berichtes des vorbereitenden Sachverständigen-Ausschusses für die Koordinierung der Sicherheitsmaßnahmen auf See und in der Luft;

In der Erkenntnis, daß es wünschenswert ist, die Maßnahmen bezüglich der Sicherheit auf und über See zu koordinieren;

Unter Berücksichtigung der in dem erwähnten Bericht enthaltenen und der durch die beteiligten Internationalen Organisationen vorgelegten Empfehlungen bei der Abfassung dieses Übereinkommens;

Empfiehlt, daß für das gemeinsame Ziel der Sicherheit die Zusammenarbeit in der im Bericht vorgeschlagenen Richtung fortgesetzt und vertieft wird.

ANNEX E

List of Persons Attending the Conference

The Government of the Argentine Republic—

Capitan de Navio Don Alberto J. Oddera
Càpitan de Fregata Don Juan E. Peffabet (R)
Teniente de Navio Ingeniero Naval Don Jorge R. Martinez Vivot
Subprefecto Armando J. Rago.

The Commonwealth of Australia—

Captain Norman Gerald Roskruge
Mr. Sydney Pollock
Captain Hartwell J. M. Phoenix
Mr. Archibald Harold Moate
Mr. Joseph Dobbyn

Belgium—

M. G. Bertrand
M. F. Van Gool
M. J. Marique

The Republic of the United States of Brazil—

Vice-Admiral Gustavo Goulart (retd.)
Rear-Admiral Antonio Alves Camara
Captain Paulo Nogueira Penido
Commander J. C. Rego Monteiro
Senhor P. Fleury De Amorim
Senhor George A. Maciel

Canada—

Mr. J. Léger
Mr. H. V. Anderson
Captain J. W. Kerr
Mr. A. A. Young
Mr. L. E. Coffey
Lieutenant David Ian Moore
Mr. A. L. Lawes
Captain R. W. McMurray
Mr. Walter Gray
Group Captain V. H. Patriarche

The Republic of Chile—

Commander Kaare Olsen
Rear-Admiral Don Calixto Rogers

ANHANG E

Verzeichnis der Konferenzteilnehmer

Die Regierung der Argentinischen Republik

Herr Kapitän zur See Don Alberto J. Oddera
Herr Fregattenkapitän d. R. Don Juan E. Peffabet
Herr Kapitänleutnant (Ing.) Don Jorge R. Martinez Vivot, Schiffbauingenieur
Herr Unterpräfekt Armando J. Rago

Der Australische Bund

Herr Kapitän zur See Norman Gerald Roskruge
Herr Sydney Pollock
Herr Kapitän Hartwell J. M. Phoenix
Herr Archibald Harold Moate
Herr Joseph Dobbyn

Belgien

Herr G. Bertrand
Herr F. Van Gool
Herr J. Marique

Die Republik der Vereinigten Staaten von Brasilien

Herr Vizeadmiral a. D. Gustavo Goulart
Herr Konteradmiral Antonio Alves Camara
Herr Kapitän zur See Paulo Nogueira Penido
Herr Fregattenkapitän J. C. Rego Monteiro
Herr P. Fleury De Amorim
Herr George A. Maciel

Kanada

Herr J. Léger
Herr H. V. Anderson
Herr Kapitän J. W. Kerr
Herr A. A. Young
Herr L. E. Coffey
Herr Kapitänleutnant David Ian Moore
Herr A. L. Lawes
Herr Kapitän R. W. McMurray
Herr Walter Gray
Herr Oberst der Luftwaffe V. H. Patriarche

Die Republik Chile

Herr Fregattenkapitän Kaare Olsen
Herr Konteradmiral Don Calixto Rogers

The Republic of China—
His Excellency Dr. Tien-Hsi Cheng
Commander Tsui-Tsang Chen
Mr. Shih-Chuan Wang
Commander Tien-Chieh Tsen
Mr. Shih-Chong Chu
Mr. T. C. Lai
Mr. S. K. Ho

Denmark—
M. Ove Nielsen
M. Aage H. Larsen
M. Arnold Poulsen
M. A. Bache
M. T. C. Christensen
Captain Th. Petersen
Captain J. Kastrup Olsen
M. C. J. Hornsbaek
M. H. Rasmussen
Captain E. J. C. Qvistgaard, R. D. N.
M. J. H. B. Larsen
M. Harry David Lees

Egypt—
M. Choukry Costandi Fanous

The Republic of Finland—
Captain William Söderman
M. J. Thure Silander
M. Nilio Väläri

The French Republic—
M. G. Anduze-Faris
M. R. Courau
M. J. Roullier
M. J. Foulon
M. J. Loranchet
M. P. Royer
M. J. Péré
M. le Contre-Admiral Sala
M. A. de Rouville
M. Lhermite
M. P. Leclercq
M. F. Loisel
M. V. Albiach
M. Fricker
M. J. Pinczon
M. A. Audigé
M. R. Rossigneux
Commandant M. Beilvaire
Commandant Alfred Le Talaer
M. Janet
M. J. Nizery
Commandant J. Bouchaud
M. R. Alary
M. W. L. Faerman
M. Ricard
M. de Malglaive

Greece—
Captain Anthony Bachas
M. George A. Yannoulatos
M. A. G. Hadjispyrou

Die Republik China
S. E. Herr Dr. Tien-Hsi Cheng
Herr Fregattenkapitän Tsui-Tsang Chen
Herr Shih-Chuan Wang
Herr Fregattenkapitän Tien-Chieh Tsen
Herr Shih-Chong Chu
Herr T. C. Lai
Herr S. K. Ho

Dänemark
Herr Ove Nielsen
Herr Aage H. Larsen
Herr Arnold Poulsen
Herr A. Bache
Herr T. C. Christensen
Herr Kapitän Th. Petersen
Herr Kapitän J. Kastrup Olsen
Herr C. J. Hornsbaek
Herr H. Rassmussen
Herr Kapitän zur See E. J. C. Qvistgaard, R. D. N.
Herr J. H. B. Larsen
Herr Harry David Lees

Ägypten
Herr Choukry Costandi Fanous

Die Republik Finnland
Herr Kapitän William Söderman
Herr J. Thure Silander
Herr Nilio Väläri

Die Französische Republik
Herr G. Anduze-Faris
Herr R. Courau
Herr J. Roullier
Herr J. Foulon
Herr J. Loranchet
Herr P. Royer
Herr J. Péré
Herr Konteradmiral Sala
Herr A. de Rouville
Herr Lhermite
Herr P. Leclercq
Herr F. Loisel
Herr V. Albiach
Herr Fricker
Herr J. Pinczon
Herr A. Audigé
Herr R. Rossigneux
Herr Kapitän M. Beilvaire
Herr Kapitän Alfred Le Talaer
Herr Janet
Herr J. Nizery
Herr Kapitän J. Bouchaud
Herr R. Alary
Herr W. L. Faerman
Herr Ricard
Herr de Malglaive

Griechenland
Herr Kapitän zur See Anthony Bachas
Herr George A. Yannoulatos
Herr A. G. Hadjispyrou

The Republic of Iceland—	*Die Republik Island*
His Excellency M. Stefan Thorvardsson	S. E. Herr Stefan Thorvardsson
India—	*Indien*
Mr. V. K. Krishna Menon	Herr V. K. Krishna Menon
Sir Raghavan Pillai	Sir Raghavan Pillai
Mr. M. A. Master	Herr M. A. Master
Mr. R. S. Mani	Herr R. S. Mani
Captain S. A. T. Bullock	Herr Kapitän S. A. T. Bullock
Lieutenant-Commander Bose	Herr Korvettenkapitän Bose
Mr. Hunter	Herr Hunter
Mr. Kumana	Herr Kumana
Mr. R. A. L. Gonet	Herr R. A. L. Gonet
Ireland—	*Irland*
Mr. Denis Devlin	Herr Denis Devlin
Miss Thekla Beere	Frl. Thekla Beere
Italy—	*Italien*
Lieutenant-General of the Port Giulio Ingianni	Herr Hafengeneralleutnant Giulio Ingianni
Dr. Giuseppe Fortini	Herr Dr. Giuseppe Fortini
Dr. Ing. G. Soldà	Herr Dr. Ing. G. Soldà
Captain Paolo Mengarini	Herr Kapitän Paolo Mengarini
Colonel Gianguido Bordoli	Herr Oberst Gianguido Bordoli
Captain Giorgio Cavallini	Herr Kapitän Giorgio Cavallini
Dr. Alberto Campailla	Herr Dr. Alberto Campailla
Dr. Lionello Cozzi	Herr Lionello Cozzi
Dr. Leonetto Levi de Leon	Herr Leonetto Levi de Leon
The Netherlands—	*Die Niederlande*
M. P. S. van't Haaff	Herr P. S. van't Haaff
M. A. J. W. van Anrooy	Herr A. J. W. van Anrooy
Captain G. J. Barendse	Herr Kapitän G. J. Barendse
M. J. F. Muijlwijk	Herr J. F. Muijlwijk
M. E. Smit Fzn	Herr E. Smit Fzn
M. D. Hudig	Herr D. Hudig
M. T. M. Pellinkhof	Herr T. M. Pellinkhof
M. J. Kuyper	Herr J. Kuyper
M. H. Blaak	Herr H. Blaak
Commander J. M. Van Olm, R.N.N.	Herr Fregattenkapitän J. M. Van Olm, R.N.N.
Commander Mulock Van Der Vlies Bik, R.N.N.	Herr Fregattenkapitän Mulock Van Der Vlies Bik, R.N.N.
M. P. G. Van Kuyk	Herr P. G. Van Kuyk
M. H. Keyser	Herr H. Keyser
New Zealand—	*Neuseeland*
Lieutenant-Commander Edward Brown	Herr Korvettenkapitän Edward Brown
Mr. Victor G. Boivin	Herr Victor G. Boivin
Dr. E. Marsden	Herr Dr. E. Marsden
Captain Charles Harrison George	Herr Kapitän Charles Harrison George
Norway—	*Norwegen*
Captain E. Bryn	Herr Kapitän E. Bryn
M. J. Schönheyder	Herr J. Schönheyder
Commander O. I. Loennechen	Herr Fregattenkapitän O. I. Loennechen
Captain Chr. Meyer, R.N. (retd.)	Herr Kapitän zur See a. D. Chr. Meyer, R. N.
Captain E. Tonnesen	Herr Kapitän E. Tonnesen

M. Johs E. Johansen	Herr Johs. E. Johansen
M. E. H. Ottersen	Herr E. H. Ottersen
M. E. Wettergreen	Herr E. Wettergreen
M. W. Piene	Herr W. Piene
M. H. B. Andresen	Herr H. B. Andresen
M. Odd Sandvei	Herr Odd Sandvei
Pakistan—	*Pakistan*
Mr. Habib Ibrahim Rahimtoola	Herr Habib Ibrahim Rahimtoola
Commander J. C. Mansell	Herr Fregattenkapitän J. C. Mansell
Mr. Kassim Dada	Herr Kassim Dada
Lieutenant-Commander Aftab Ali	Herr Korvettenkapitän Aftab Ali
Mr. Inayat Khan	Herr Inayat Khan
The Republic of Panamá—	*Die Republik Panama*
Señor Eusebio A. Morales	Herr Eusebio A. Morales
Mr. Waldemar Colassi	Herr Waldemar Colassi
Mr. Marcos Marcou	Herr Marcos Marcou
Lieutenant-Commander Robert Philip Veal, R.N.R.	Herr Korvettenkapitän d. R. Robert Philip Veal, R.N.R.
Mr. H. D. Lewis	Herr H. D. Lewis
The Republic of the Philippines—	*Die Republik der Philippinen*
The Hon. Ramon J. Fernandez	Der Ehrenwerte Herr Ramon J. Fernandez
M. José F. Imperial	Herr José F. Imperial
M. Octavio L. Maloles	Herr Octavio L. Maloles
M. Romeo S. Busuego	Herr Romeo S. Busuego
The Republic of Poland—	*Die Republik Polen*
Captain H. Borakowski	Herr Kapitän H. Borakowski
Captain Czeslaw Antkowiak	Herr Kapitän Czeslaw Antkowiak
M. Tadeusz Geppert	Herr Tadeusz Geppert
Captain Jerzy Prokulski	Herr Kapitän Jerzy Prokulski
M. Hieronim Knap	Herr Hieronim Knap
M. Boleslaw Cichocki	Herr Boleslaw Cichocki
The Portuguese Republic—	*Die Portugiesische Republik*
Senhor Joao de Deus Ramos	Herr Joao de Deus Ramos
Commander José C. da Rocha	Herr Fregattenkapitän José C. da Rocha
Constructor Lieutenant-Commander Raul Alberto Soares da Costa	Herr Korvettenkapitän (Ing.) Raul Alberto Soares da Costa, Schiffbauingenieur
Lieutenant-Commander Alfredo de Oliveira Baptista	Herr Korvettenkapitän Alfredo de Oliveira Baptista
Captain Luiz Armando de Loura	Herr Kapitän Luiz Armando de Loura
Sweden—	*Schweden*
M. Karl Hjalmar Sjöholm	Herr Karl Hjalmar Sjöholm
M. Johan Harald Übrink	Herr Johan Harald Übrink
M. Charles Osborne Koch	Herr Charles Osborne Koch
M. Eric Theodor Christianssen	Herr Eric Theodor Christianssen
M. Eric Bernelius	Herr Eric Bernelius
M. Douglas Forssblad	Herr Douglas Forssblad
M. Ake Stromberg	Herr Ake Stromberg
M. Anders Söre	Herr Anders Söre
M. Nicklas Olsson	Herr Nicklas Olsson
M. David Lindahl	Herr David Lindahl
The Union of South Africa—	*Die Südafrikanische Union*
Mr. Reginald Gough Palmer	Herr Reginald Gough Palmer
Captain G. A. Chettle	Herr Kapitän G. A. Chettle
Mr. James T. R. Gibson	Herr James T. R. Gibson
Mr. D. G. Malan	Herr D. G. Malan
Captain Cecil G. White	Herr Kapitän Cecil G. White

The Union of Soviet Socialist Republics—

M. P. Soloviev
M. V. Kushnarev
M. T. M. Orlov
M. Vladimir Mangin
Lieutenant-Colonel Michael Sokolov
Captain N. Chilingiri
M. N. Volkov
Commander L. Bondariuk
Lieutenant-Commander N. Elagin
Commodore V. D. Yakovlev

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland—

Rt. Hon. Sir John Anderson
Sir Gilmour Jenkins
Mr. Colin S. Anderson
Mr. W. T. Butterwick
Mr. W. Carter
Sir L. Andrew Common
Captain W. H. Coombs
Mr. G. Daniel
Mr. N. A. Guttery
Commodore R. L. F. Hubbard, R.N.R. (retd.)
Mr. J. N. Jarvie
Dr. J. M. McNeill
Mr. Denis O'Neill
Colonel A. H. Read
Captain J. C. Taylor
Mr. T. Yates
Mr. J. L. Adam
Mr. A. I. Anderson
Mr. W. H. Bailey
Mr. W. J. Ferguson
Commander C. E. N. Frankcom
Mr. H. W. A. Freese-Pennefather
Mr. H. W. Greany
Group Captain P. W. Johnson
Captain H. A. King
Wing Commander H. L. Rudd
Mr. R. B. Shepheard
Mr. G. O. Watson
Mr. R. C. Cox
Mr. Francis Vallat
Mr. P. Wilkinson
Commander Peter Wadlow
Mr. H. Skinner
Mr. H. J. Couch
Mr. A. W. Clarke

Die Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken

Herr P. Soloviev
Herr V. Kushnarev
Herr T. M. Orlov
Herr Vladimir Mangin
Herr Oberstleutnant Michael Sokolov
Herr Kapitän N. Chilingiri
Herr N. Volkov
Herr Fregattenkapitän L. Bondariuk
Herr Korvettenkapitän N. Elagin
Herr Kommodore V. D. Yakovlev

Das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland

Der Sehr Ehrenwerte Sir John Anderson
Sir Gilmour Jenkins
Herr Colin S. Anderson
Herr W. T. Butterwick
Herr W. Carter
Sir L. Andrew Common
Herr Kapitän W. H. Coombs
Herr G. Daniel
Herr N. A. Guttery
Herr Kommodore a. D. R. L. F. Hubbard, R. N. R.
Herr J. N. Jarvie
Herr Dr. J. M. McNeill
Herr Denis O'Neill
Herr Oberst A. H. Read
Herr Kapitän J. C. Taylor
Herr T. Yates
Herr J. L. Adam
Herr A. I. Anderson
Herr W. H. Bailey
Herr W. J. Ferguson
Herr Fregattenkapitän C. E. N. Frankcom
Herr H. W. A. Freese-Pennefather
Herr H. W. Greany
Herr Oberst der Luftwaffe P. W. Johnson
Herr Kapitän H. A. King
Herr Oberstleutnant der Luftwaffe H. L. Rudd
Herr R. B. Shepheard
Herr G. O. Watson
Herr R. C. Cox
Herr Francis Vallat
Herr P. Wilkinson
Herr Fregattenkapitän Peter Wadlow
Herr H. Skinner
Herr H. J. Couch
Herr A. W. Clarke

United States of America—
Admiral Joseph F. Farley, U.S.C.G.
Mr. Jesse E. Saugstad
Mr. David Arnott
Mr. James L. Bates
Lieutenant-Commander Martin D. Berg
Rear-Admiral Charles L. Brand, U.S.N.
Mr. David P. Brown
Captain Raymond F. Farwell, U.S.N.R.
Mr. Arthur R. Gatewood
Rear-Admiral Robert O. Glover, U.S.N.
Mr. Hoyt S. Haddock
Mr. Norman R. Hagen
Captain Henry T. Jewell, U.S.C.G.
Mr. William N. Krebs
Mr. J. Lewis Luckenbach
Mr. John W. Mann
Mr. William F. Minners
Commander Charles P. Murphy, U.S.C.G.
Commander Charles J. Palmer, U.S.N.
Mr. Edward C. Phillips
Mr. James B. Robertson, Jr.
Mr. Harold F. Robinson
Mr. Vito Russo
Mr. George G. Sharp
Rear-Admiral Halert C. Shepheard
Mr. H. Gerrish Smith
Mr. Walcott E. Spofford
Mr. Howard C. Towle
Mr. Francis H. Van Riper
Mr. Victor A. Wallace
Mr. Edward M. Webster
Mr. Morris Weisberger
Captain Robert T. Merrill, U.S.C.G.R.
Mr. Henry F. Nichol
Lieutenant Lawrence D. Bradley, Jr., U.S.C.G.

The Federative People's Republic of Yugoslavia—
M. Luke Dančevic
Dr. Josip Presburger
M. Ratomir Matosić
M. Zlatko Ferić

Roumania—
Mr. George Macovescu (Observer)

Die Vereinigten Staaten von Amerika
Herr Admiral Joseph F. Farley, U.S.C.G.
Herr Jesse E. Saugstad
Herr David Arnott
Herr James L. Bates
Herr Korvettenkapitän Martin D. Berg
Herr Konteradmiral Charles L. Brand, U.S.N.
Herr David P. Brown
Herr Kapitän zur See d. R. Raymond F. Farwell, U.S.N.R.
Herr Arthur R. Gatewood
Herr Konteradmiral Robert O. Glover, U.S.N.
Herr Hoyt S. Haddock
Herr Norman R. Hagen
Herr Kapitän zur See Henry T. Jewell, U.S.C.G.
Herr William N. Krebs
Herr J. Lewis Luckenbach
Herr John W. Mann
Herr William F. Minners
Herr Fregattenkapitän Charles P. Murphy, U.S.C.G.
Herr Fregattenkapitän Charles J. Palmer, U.S.N.
Herr Edward C. Phillips
Herr James B. Robertson, Jr.
Herr Harald F. Robinson
Herr Vito Russo
Herr George G. Sharp
Herr Konteradmiral Halert C. Shepheard
Herr H. Gerrish Smith
Herr Walcott E. Spofford
Herr Howard C. Towle
Herr Francis H. Van Riper
Herr Victor A. Wallace
Herr Edward M. Webster
Herr Morris Weisberger
Herr Kapitän zur See d. R. Robert T. Merrill, U.S.C.G.R.
Herr Henry F. Nichol
Herr Kapitänleutnant Lawrence D. Bradley, Jr., U.S.C.G.

Die Föderative Volksrepublik Jugoslawien
Herr Luke Dančevic
Herr Dr. Josip Presburger
Herr Ratomir Matosić
Herr Zlatko Ferić

Rumänien
Herr George Macovescu (Beobachter)

International Civil Aviation Organisation—
M. F. Entwistle
M. A. G. Orbaneja
M. E. M. Lewis

International Hydrographic Bureau Monaco—
Vice-Admiral John D. Nares

International Labour Office, Geneva—
Mr. Richard Snedden
Mr. Van Den Toorn
Mr. M. S. Pennington
Mr. H. J. Perkins
Mr. Thoma Laursen
Mr. P. de Vries
Mr. J. L. Mowat
Mr. T. Bratt

International Meteorological Office—
Commander C. E. N. Frankcom

International Telecommunications Union—
Colonel A. H. Read
Mr. Arnold Poulsen
Mr. Edward M. Webster
Mr. A. J. W. van Anrooy

United Nations—
Mr. Branco Lukac
Mr. Louis Delanney
Mr. Pierre de Bellaigue

World Health Organization—
Dr. R. H. Barrett

Secretariat—
Mr. R. S. F. Edwards, Secretary-General
Mr. J. H. P. Draper, Secretary, General Provisions Committee
Mr. A. R. Hiscock,
Mr. S. A. Hodges, Joint Secretaries, Construction Committee
Mr. W. F. S. Jolley, Secretary, Navigation Committee
Mr. F. G. Pope, Secretary, Radio Committee
Mr. C. W. Wood, Secretary, Life-Saving Appliances Committee
Mr. J. N. S. Craig Administrative Secretary
The. Hon. Diana Holland-Hibbert, Foreign Office Conference Officer

Internationale Zivil-Luftfahrtorganisation
Herr F. Entwistle
Herr A. G. Orbaneja
Herr E. M. Lewis

Internationales Hydrographisches Büro Monaco
Herr Vizeadmiral John D. Nares

Internationales Arbeitsamt Genf
Herr Richard Snedden
Herr Van Den Toorn
Herr M. S. Pennington
Herr H. J. Perkins
Herr Thoma Laursen
Herr P. de Vries
Herr J. L. Mowat
Herr T. Bratt

Internationales Meteorologisches Amt
Herr Fregattenkapitän C. E. N. Frankcom

Internationaler Fernmeldeverein
Herr Oberst A. H. Read
Herr Arnold Poulsen
Herr Edward M. Webster
Herr A. J. W. van Anrooy

Vereinte Nationen
Herr Branco Lukac
Herr Louis Delanney
Herr Pierre de Bellaigue

Weltgesundheitsorganisation
Herr Dr. R. H. Barrett

Sekretariat
Herr R. S. F. Edwards Generalsekretär
Herr J. H. P. Draper Sekretär, Ausschuß für Allgemeine Bestimmungen
Herr A. R. Hiscock
Herr S. A. Hodges Gemeinsame Sekretäre, Bauausschuß
Herr W. F. S. Jolley Sekretär, Navigationsausschuß
Herr F. G. Pope Sekretär, Funkausschuß
Herr C. W. Wood Sekretär, Ausschuß für Rettungsmittel
Herr J. N. S. Craig Sekretär für Verwaltung
Die Ehrenwerte Diana Holland-Hibbert Konferenz-Offizier des Auswärtigen Amtes

Polizeiverordnung über das stundenweise Vermieten von Sportbooten auf den Bundeswasserstraßen des deutschen Rheinstromgebiets.

Vom 23. Dezember 1953.

Auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit den Artikeln 89 und 129 Abs. 1 des Grundgesetzes wird verordnet:

§ 1

Diese Polizeiverordnung gilt im Bereich der Bundeswasserstraßen Rhein, Neckar, Main, Lahn, Mosel, Saar und Spoykanal mit Griethausener Altrhein

1. für Personen, die gewerbsmäßig Sportboote zur stundenweisen Benutzung vermieten, ohne dabei eine Bemannung zu stellen (Unternehmer), und deren Gehilfen, soweit diese die Unternehmer selbständig vertreten,
2. für Mieter und Insassen der vermieteten Sportboote.

§ 2

Verboten ist das Vermieten von Sportbooten mit eigener Triebkraft, Faltbooten, Schlauchbooten und Segelbooten. Das Wasser- und Schiffahrtsamt kann für seinen Bezirk hiervon Ausnahmen genehmigen, soweit es die örtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen und die Sicherheit und Ordnung der Schiffahrt zulassen.

§ 3

(1) Die zu vermietenden Sportboote müssen so gebaut sein, daß jede Gefahr für die Mieter und Insassen und für die Schiffahrt vermieden wird; sie müssen auch bei einem Vollschlagen noch ausreichenden Auftrieb behalten.

(2) Die Sportboote müssen mit den vom Wasser- und Schiffahrtsamt bestimmten Ausrüstungsgegenständen versehen sein.

(3) Der Unternehmer ist verpflichtet, durch das zuständige Wasser- und Schiffahrtsamt jedes zu vermietende Sportboot alljährlich vor der Eröffnung seines Betriebes untersuchen zu lassen. Auf Verlangen des Wasser- und Schiffahrtsamts sind die Sportboote zur Untersuchung auf dem Trockenen vorzuführen. Es dürfen nur Sportboote vermietet werden, deren Tauglichkeit das Wasser- und Schiffahrtsamt für das betreffende Jahr bescheinigt hat.

(4) Der Unternehmer hat die Sportboote und ihre Ausrüstung stets betriebssicher zu erhalten. Er darf Sportboote, die sich nicht mehr in ordnungsmäßigem Bauzustand befinden oder die die erforderlichen Ausrüstungsgegenstände nicht an Bord haben, nicht vermieten; wenn Instandsetzungen oder Änderungen die Tragfähigkeit oder die Betriebssicherheit eines Sportboots beeinflussen können, so darf er es erst nach erneuter Untersuchung durch das Wasser- und Schiffahrtsamt wieder vermieten.

§ 4

(1) Auf jedem Sportboot muß außer dem allgemein vorgeschriebenen Kennzeichen für Kleinfahrzeuge auf der Innenseite deutlich lesbar der Name und der Wohnort des Unternehmers und die vom Wasser- und Schiffahrtsamt festgestellte höchstzulässige Zahl der Insassen angegeben sein.

(2) Jedes Sportboot muß zur Kennzeichnung der vom Wasser- und Schiffahrtsamt ermittelten höchstzulässigen Einsenkung mit einem außen um das Sportboot laufenden, in der Farbe vom Schiffsrumpf sich deutlich abhebenden Strich oder mit je zwei Einsenkungsmarken auf jeder Seite versehen sein.

(3) Es ist verboten, in das Sportboot mehr Personen aufzunehmen, als zugelassen sind, sowie das Sportboot über die höchstzulässige Einsenkung zu belasten.

§ 5

Bei ungünstiger Witterung, insbesondere bei Nebel, Sturm, Hochwasser oder Eisgang, dürfen die Sportboote nicht vermietet werden.

§ 6

Der Unternehmer hat die Betriebsstätten, an denen er Sportboote zur Vermietung anbieten will, vor der Inbetriebnahme dem Wasser- und Schiffahrtsamt anzuzeigen.

§ 7

(1) Der Unternehmer ist berechtigt, Nichtschwimmer von der Benutzung der Sportboote auszuschließen.

(2) Er darf Sportboote nicht an Personen vermieten, von denen zu befürchten ist, daß sie durch ihr Verhalten die Schiffahrt gefährden, insbesondere nicht an Personen, die offensichtlich nicht die Sachkunde oder die körperlichen Kräfte zur Bedienung der Sportboote besitzen. An Betrunkene dürfen Sportboote nicht vermietet werden.

(3) Sportboote dürfen ferner

am Rhein an Jugendliche unter vierzehn Jahren,

an den übrigen, in § 1 genannten Bundeswasserstraßen an Jugendliche unter zwölf Jahren

nicht vermietet werden.

(4) Jugendliche unter sechs Jahren dürfen in Sportbooten überhaupt nicht, Jugendliche unter zwölf Jahren dürfen nur dann mitgenommen werden, wenn der Mieter mindestens sechzehn Jahre alt ist. Gebrechliche Personen und Betrunkene dürfen in Sportbooten nicht mitgenommen werden.

§ 8

(1) Die Mieter und Insassen der Sportboote haben sich so zu verhalten, daß die Manövrierfähigkeit jederzeit gesichert ist. Sie dürfen die Sportboote nicht Personen zur Benutzung überlassen, die nach § 7 als Mieter oder Insassen ausgeschlossen sind.

(2) Schleusen dürfen mit den Sportbooten nicht durchfahren werden.

§ 9

(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, einen Abdruck dieser Polizeiverordnung an der Betriebsstätte deutlich sichtbar auszuhängen und die Mieter und Insassen der Sportboote vor dem Antritt der Fahrt auf den Aushang hinzuweisen.

(2) Der Unternehmer hat die Mieter und Insassen vor dem Antritt der Fahrt ferner darauf hinzuweisen, daß Sportboote als Kleinfahrzeuge allen übrigen Fahrzeugen sowie Flößen auszuweichen haben.

§ 10

(1) Der Unternehmer hat das Ein- und Aussteigen der Mieter und Insassen an der Betriebsstätte zu überwachen und dabei erforderlichenfalls Hilfe zu leisten.

(2) Er hat an der Betriebsstätte ein fahrbereites Rettungsfahrzeug, das mindestens sechs Personen tragen kann, und Rettungsringe bereitzuhalten.

§ 11

Zuwiderhandlungen gegen diese Polizeiverordnung werden mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen bestraft.

§ 12

Diese Polizeiverordnung tritt am 1. Januar 1954 in Kraft.

Bonn, den 23. Dezember 1953.

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz — Verlag: Bundesanzeiger-Verlags-GmbH., Bonn/Köln — Druck: Bundesdruckerei, Bonn
Das Bundesgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen, Teil I und Teil II
Laufender Bezug nur durch die Post. Bezugspreis: vierteljährlich für Teil I = DM 4,—, für Teil II = DM 3,— (zuzüglich Zustellgebühr). Einzelstücke je angefangene 24 Seiten DM 0,40 (zuzüglich Versandgebühren DM 0,10) — Zusendung einzelner Stücke per Streifband gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages auf Postscheckkonto „Bundesanzeiger-Verlags-GmbH.-Bundesgesetzblatt" Köln 3 99